



3 1761 11650602 3









Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506023>







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Tuesday, October 31, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 24

Le mardi 31 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

**RESPECTING:**

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the  
future of railway passenger service

**CONCERNANT:**

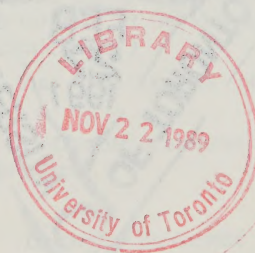
Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, audiences publiques  
concernant VIA Rail et l'avenir du transport  
ferroviaire des passagers

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc





**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, OCTOBER 31, 1989  
(29)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* David Walker for Brian Tobin, Stan Wilbee for Arnold Malone.

*Other Members present:* Ross Belsher, Howard Crosby.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Glen Shortliffe, Deputy Minister; Suzanne Hurtubise, Director General, Surface Policy and Programs; Louis Ranger, Director General, Economic Analysis. *From the Government of Manitoba:* The Hon. Albert Driedger, Minister of Highways and Transportation; Jim Wallace, Executive Director, Transportation Policy, Programs and Research; Dennis Schaefer, Director, Transportation Policy. *From the Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups:* William Norrie, Mayor of Winnipeg; Herb Middlestead, President, Winnipeg Chamber of Commerce; Al Cerilli, Regional Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; Susan Hart-Kulbaba, Federation Co-ordinator, Manitoba Federation of Labour.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 1:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 31 OCTOBRE 1989  
(29)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* David Walker remplace Brian Tobin; Stan Wilbee remplace Arnold Malone.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Howard Crosby.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Du Ministère des Transports:* Glen Shortliffe, sous-ministre; Suzanne Hurtubise, directrice générale, Politique de surface et programmes; Louis Ranger, directeur général, Analyse économique. *Du Gouvernement du Manitoba:* L'hon. Albert Driedger, ministre des Transports et des routes; Jim Wallace, directeur exécutif, Politique des transports, programmes et recherche; Dennis Schaefer, directeur, Politique des transports. *De Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups:* William Norrie, maire de Winnipeg; Herb Middlestead, président, Chambre de commerce de Winnipeg; Al Cerilli, vice-président régional, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; Susan Hart-Kulbaba, coordonnatrice, Fédération des travailleurs du Manitoba.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule no 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

A 13 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc



**EVIDENCE***[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Tuesday, October 31, 1989

• 0932

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. We have three witnesses this morning. The Deputy Minister of Transport, Mr. Shortliffe, is here this morning to discuss the environmental analysis that the Department of Transport prepared. The minister has used this in his public statement.

**Mr. G. Shortliffe (Deputy Minister, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. May I note for the record that I am accompanied this morning by Madam Suzanne Hurtubise, the Director General of Surface Policy; and Mr. Louis Ranger, the Director General of Economic Analysis in the Department of Transport. They are the two key Department of Transport officials concerned with the production of the impact analysis we prepared.

I might note just at the beginning that Transport Canada's analysis of the potential environmental impact of VIA's 1989-1993 corporate plan was done in accordance with the procedures set out in the government's environmental assessment review process. Since the corporate plan did not involve the construction or removal of major transportation infrastructure, nor did it propose the introduction of new technology, the transfer of former rail customers to other modes was the only element in the VIA corporate plan which required specific analysis.

Under what we believe are demonstrably conservative assumptions, it was determined that rail passenger transfers would not lead to any appreciable additional bus or plane trips and that approximately one million additional inter-city car trips per year would result. Comparisons with energy efficiency and emissions of the different modes of transportation are indicative of the potential performance of each vehicle type. Actual effectiveness depends upon load factors, vehicle conditions, speed limits, route topography, and weather conditions.

In our view, most of the VIA services to be discontinued have low load factors. As a result, they have poor fuel efficiency and emission performance on a per passenger basis. For example, on many regional routes and on the transcontinental routes, except for the summer months, high volumes of fuel are consumed by locomotives hauling train cars with few passengers.

On balance, Mr. Chairman, as you know from the documents released by my minister, we considered that

**TÉMOIGNAGES***[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le mardi 31 octobre 1989

**Le président:** Chers collègues, je constate que le quorum est atteint. Nous allons entendre trois témoins ce matin. Le sous-ministre des Transports, M. Shortliffe, va nous parler de l'analyse de l'environnement que le ministère des Transports a réalisée. Le ministre l'a mentionnée dans sa déclaration publique.

**M. G. Shortliffe (sous-ministre, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président. Je signale que je suis accompagné, ce matin, de M<sup>me</sup> Suzanne Hurtubise, directrice générale de la Politique de surface et de M. Louis Ranger, directeur général de l'Analyse économique au ministère des Transports. Il s'agit des deux principaux fonctionnaires du ministère qui ont participé à notre analyse d'impact.

Je dois d'abord signaler que nous avons effectué notre analyse de l'impact possible du plan d'entreprise de VIA pour 1989-1993 selon la méthodologie établie par le gouvernement pour les évaluations environnementales. Comme ce plan d'entreprise ne prévoyait ni la construction ni la suppression d'éléments importants de l'infrastructure de transport, pas plus que la mise en place d'une technologie nouvelle, il nous suffisait d'analyser l'utilisation que les anciens clients des chemins de fer feraient des autres modes de transport.

A partir d'hypothèse conservatrices, nous avons établi que la réorientation de la clientèle des chemins de fer vers les autres modes de transport n'augmenterait pas de façon marquée le nombre de voyages en autobus ou en avion et qu'elle donnerait environ 1 million de voyages automobiles interurbains de plus par an. La comparaison de l'efficacité énergétique et des émissions de gaz carbonique produites par les divers modes de transport permet de se faire une idée de la performance de chaque type de véhicule. L'efficacité réelle dépend du facteur d'occupation, de l'état du véhicule, de la limite de vitesse, de la topographie de la route et des conditions météorologiques.

A notre avis, la plupart des services de VIA qui sont supprimés ont un faible facteur d'occupation. Par conséquent, ils ont un mauvais rendement du point de vue énergétique et du point de vue des émissions de gaz carbonique par passager. Par exemple, sur de nombreux parcours régionaux et sur les parcours transcontinentaux, sauf pendant l'été, les locomotives qui tirent des voitures ne contenant que quelques voyageurs consomment une quantité considérable de combustible.

Dans l'ensemble, monsieur le président, comme l'indiquaient les documents que le ministre a publiés,



**[Texte]**

the environmental impact was relatively negligible and the minister indicated that he believed we did not need to go farther with a full-scale environmental assessment. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Dionne (Miramichi):** Mr. Shortliffe, you said the department did not believe that you needed to go farther with an environmental impact study. Or was it the minister who did not believe this was necessary?

**Mr. Shortliffe:** The department submitted its findings to the minister and the minister concurred.

**Mr. Dionne:** What were those findings again?

**Mr. Shortliffe:** In summary, the findings were that the impact on the environment would be relatively negligible and we believed we did not need to go farther.

• 0935

**Mr. Dionne:** I suppose you could have been more environmentally benign if the minister had slashed everything. But it would seem to me to be patently obvious that if you were cutting back on the rail service itself, environmentally you would solve some problems.

On the other hand, in coming up with that environmental assessment, did you look at the increased load on highways, the increased consumption of fossil fuel by automobiles and trucks? Did you look at the increased load on aircraft, and perhaps the increased number of flights that will be required to take up the slack? Was any assessment done on that aspect of the environmental impact?

**Ms Suzanne Hurtubise (Director General, Surface Policy and Programs, Department of Transport):** The analysis demonstrated that with two exceptions, any extra air and bus traffic from the restructuring of VIA Rail could be absorbed by current excess capacity.

**Mr. Dionne:** Repeat that, please.

**Mrs. Hurtubise:** With the exception of two routes, the additional bus and air traffic could be absorbed by current excess capacity; current empty seats on buses and aircraft. The two exceptions are Victoria-Courtenay and Toronto-Havelock, where a few additional buses would be required per week.

The analysis also examined the additional car trips resulting from the passenger traffic transfer. We estimated there would be an additional one million car trips per year in Canada as a result of the change to the VIA network.

**[Traduction]**

nous avons estimé que l'impact sur l'environnement était relativement négligeable. Le ministre a déclaré qu'il ne croyait pas nécessaire d'effectuer une évaluation environnementale à grande échelle. Merci, monsieur le président.

**M. Dionne (député de Miramichi):** Monsieur Shortliffe, vous dites que votre ministère n'a pas cru nécessaire d'effectuer une étude d'impact plus poussée. N'est-ce pas plutôt le ministre qui ne l'a pas cru nécessaire?

**M. Shortliffe:** Le ministère a présenté ses conclusions au ministre et ce dernier les a approuvées.

**M. Dionne:** Pouvez-vous répéter quelles étaient ces conclusions?

**M. Shortliffe:** En résumé, nous avons conclu que l'impact sur l'environnement serait relativement minime et qu'il n'était pas nécessaire de pousser l'analyse plus loin.

**M. Dionne:** Sans doute aurait-il été meilleur pour l'environnement que le ministre supprime tous les services. Il me semble évident que si vous réduisez les services ferroviaires, vous réglerez certains problèmes écologiques.

Par contre, quand vous avez fait votre évaluation environnementale, avez-vous tenu compte de l'augmentation de la circulation routière, ainsi que de la consommation d'essence des automobiles et des camions? Avez-vous tenu compte du fait que les gens prendraient davantage l'avion et qu'il faudrait peut-être accroître le nombre de vols pour combler la différence? Avez-vous évalué cet aspect de l'impact sur l'environnement?

**Mme Suzanne Hurtubise (directrice générale, Politique et programmes de surface, ministère des Transports):** Notre analyse a démontré qu'à deux exceptions près, la capacité excédentaire actuelle des avions et des autobus permettrait d'absorber l'augmentation de la clientèle résultant de la restructuration de VIA Rail.

**M. Dionne:** Pouvez-vous répéter cela, s'il vous plaît?

**Mme Hurtubise:** Sauf sur deux parcours, la clientèle supplémentaire des autobus et des avions pourrait être absorbée par la capacité excédentaire actuelle de ces modes de transport. Les deux exceptions sont les parcours Victoria-Courtenay et Toronto-Havelock où il faudrait mettre en service quelques autobus de plus chaque semaine.

Notre analyse portait également sur le nombre de voyages d'autobus supplémentaires résultant de l'élimination des services ferroviaires. Selon nos estimations, les changements apportés au réseau de VIA Rail devraient se traduire par un million de voyages automobiles de plus par an au Canada.



[Text]

**Mr. Shortliffe:** I might note that represents an increase of about 1.3% in car trips per annum; and in inter-city trips an increase of less than 1%.

**Mr. Dionne:** When did you begin your environmental assessment of the impacts of the VIA cuts?

**Mr. Shortliffe:** In July 1989. That was right after we received the VIA corporate plan.

**Mr. Dionne:** That was the new VIA corporate plan.

**Mr. Shortliffe:** That is correct, sir.

**Mr. Dionne:** "Unplan" may be a more appropriate word for it.

**The Chairman:** Members, everything that has been said here so far is in the report that was circulated three to five days after the announcement of the minister. I hope members have looked at it. It has been circulated to all the members: "Changes to the VIA Network: Potential Environmental Impact". Those figures the witness just mentioned, are all here on page 4. Let us try to analyse what they have said so we can find out how valid it is.

**Mr. Dionne:** How long did it take to do that environmental assessment?

**Ms Hurtubise:** We worked on it approximately five weeks before we submitted our initial results to the deputy minister and then to the minister.

**Mr. Dionne:** What recommendations did you make to the minister? Just that simple one you have already stated?

**Mr. Shortliffe:** The conclusions you see in the findings were put before the Minister of Transport and, as I said earlier, sir, the minister concurred with those findings. I think that is the best way I should answer your question.

**Mr. Dionne:** I will not argue with you, sir, but it is not a particularly helpful answer.

Is the department now equipped to develop an overall strategy for transportation in Canada, or are we going to continue to see this ad hoc approach to transport rationalization?

• 0940

**Mr. Shortliffe:** I think the department is well equipped to respond to the wishes and directions of ministers with respect to transportation policy. I am not sure if I fully understand the intent of your question, but I might note in passing that the government has recently established a royal commission on an integrated inter-city passenger transportation system for Canada, and the department is geared up to make appropriate contributions to that royal commission.

[Translation]

**M. Shortliffe:** Je signale que cela représente une augmentation d'environ 1,3 p. 100 du nombre annuel de voyages automobiles; et pour les voyages interurbains, l'augmentation est inférieure à 1 p. 100.

**M. Dionne:** Quand avez-vous entrepris votre évaluation de l'impact des modifications au réseau de VIA sur l'environnement?

**M. Shortliffe:** En juillet 1989. Aussitôt après avoir reçu le plan d'entreprise de VIA.

**M. Dionne:** Il s'agissait du nouveau plan d'entreprise de VIA?

**M. Shortliffe:** En effet, monsieur.

**M. Dionne:** Ce n'est pas vraiment un plan.

**Le président:** Je tiens à préciser aux membres du Comité que tout ce qui a été dit jusqu'ici se trouve dans le rapport que le ministère a diffusé trois ou quatre jours après la déclaration du ministre. J'espère que vous avez pu l'examiner. Tous les membres du Comité ont reçu le rapport intitulé: «Modifications au réseau de VIA: impact possible sur l'environnement». Les chiffres que le témoin vient de mentionner figurent tous à la page 4. Essayons d'analyser ces déclarations pour vérifier dans quelle mesure elles sont valides.

**M. Dionne:** Combien de temps avez-vous consacré à cette évaluation environnementale?

**Mme Hurtubise:** Nous y avons travaillé environ cinq semaines avant de présenter nos résultats préliminaires au sous-ministre, puis au ministre.

**M. Dionne:** Quelle recommandation avez-vous formulée? Simplement celle que vous avez déjà mentionnée?

**M. Shortliffe:** Nous avons présenté au ministre des Transports les conclusions qui figurent dans le rapport et, comme je l'ai déjà dit, le ministre les a approuvées. Je ne pense pas pouvoir vous donner de meilleure réponse.

**M. Dionne:** Peut-être, mais ce n'est pas une réponse très utile.

Le ministre est-il maintenant en mesure d'élaborer une stratégie d'ensemble pour le transport ou va-t-il continuer à se contenter de mesures ponctuelles pour rationaliser les transports?

**M. Shortliffe:** Le ministère est certainement en mesure de répondre aux désirs et aux instructions des ministres en ce qui concerne la politique de transport. Je ne suis pas certain d'avoir bien compris le but de votre question, mais je signale en passant que le gouvernement a récemment mis sur pied une commission royale d'enquête chargée d'étudier la possibilité d'établir un réseau intégré de transport interurbain au Canada et que le ministère est prêt à faciliter le travail de cette commission.



[Texte]

**The Chairman:** I was hoping Mr. Dionne was going to continue talking about the environmental report. Just on that last comment of yours, Mr. Shortliffe, is that not one of the things the department has been doing for the last couple of years to the tune of several millions of dollars—a study within the department on the modes and passenger traffic? That is what I thought from some other evidence before this committee from time to time.

**Mr. Shortliffe:** We have had a number of studies underway on a number of the issues relating to passenger traffic for several years, yes, sir.

**The Chairman:** It has been going on for two or three years. Coming back to the environmental report, you mentioned when you started it and that it took five weeks. What interface was there with the Department of the Environment? Was there a joint departmental team? Did you do what you did and send it to the environment people and they came back, or did it just go from you to the minister with the conclusion you have on page 4, that in effect the reduction of VIA trips will result in a minimal increase in traffic by other modes and the environmental impact will be negligible? Did you get some input from the Department of the Environment on these conclusions?

**Mr. Shortliffe:** We did not have a joint team, Mr. Chairman, but at the beginning of the process we indeed consulted with FEARO to seek their guidance on the processes we would be following as we undertook our work. At the end of the process we certainly shared our conclusions and our analysis with FEARO to get their views on its strength and nature.

**Mr. Dionne:** That sounds like a very [Inaudible—Editor] approach to environmental assessment, Mr. Deputy, if I may say so. Why was FEARO not involved on a continuing basis? Are they not the experts in environmental assessments?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, we were being very careful to follow the FEARO guidelines as set down by FEARO for the work to be undertaken by proposing departments when a project of this nature is underway.

**Mr. Dionne:** It sounds to me as if you were being very careful to make sure the minister did not get angry about something. This whole thing is a boondoggle. How could you do an environmental assessment in that period of time with only a consultation with the Department of the Environment, the department that has or should have the expertise in doing environmental assessments? Where does Transport Canada get the expertise?

**Mr. Shortliffe:** I can only direct you to the analysis contained in the paper which you have drawn to the committee's attention this morning, which was work carried out by Transport Canada officials. I repeat: we discussed our process with FEARO as we began it, and we shared the conclusions with FEARO at the end to seek their views on the work we had undertaken before we

[Traduction]

**Le président:** J'espérais que M. Dionne continuerait à parler du rapport sur l'environnement. Pour reprendre ce que vous venez de dire, monsieur Shortliffe, n'est-ce pas là une question sur laquelle le ministère se penche depuis deux ans, à coups de millions de dollars? N'avez-vous pas fait une étude des modes de transport et du trafic-voyageurs? C'est ce que j'avais cru comprendre d'après certains témoignages qui nous ont été faits.

**M. Shortliffe:** Nous avons effectivement entrepris, au cours des années, plusieurs études sur le transport des voyageurs.

**Le président:** Cette étude a débuté il y a deux ou trois ans. Pour en revenir au rapport sur l'environnement, vous dites y avoir consacré cinq semaines. Dans quelle mesure avez-vous collaboré avec le ministère de l'Environnement? Aviez-vous constitué une équipe interministérielle? Après avoir terminé votre étude, l'avez-vous envoyée au ministère de l'Environnement qui vous l'a renvoyée avec ses observations, ou vous êtes-vous contenté de soumettre votre étude au ministre, y compris vos conclusions de la page 4 selon lesquelles la réduction des services de VIA Rail n'entraînera qu'une augmentation minime de l'utilisation des autres modes de transport et n'aura que des répercussions négligeables sur l'environnement? Avez-vous tiré ces conclusions en coopération avec le ministère de l'environnement?

**M. Shortliffe:** Nous n'avons pas constitué d'équipe interministérielle, mais au départ, nous avons effectivement consulté le BFEEE quant à la marche à suivre. À la fin de notre étude, nous avons fait part de nos conclusions et de notre analyse au BFEEE pour qu'il nous confirme leur validité.

**M. Dionne:** Cela semble être une façon très [inaudible—éditeur] d'évaluer l'impact sur l'environnement, monsieur le sous-ministre. Pourquoi n'avez-vous pas travaillé en coopération avec le BFEEE? N'est-il pas l'expert en ce domaine?

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, nous avons suivi scrupuleusement les lignes directrices que le BFEEE a établies pour les ministères qui se proposent d'entreprendre ce genre d'étude.

**M. Dionne:** J'ai plutôt l'impression que vous avez pris soin d'éviter d'indisposer le ministre. Tout cela n'est que de la fumisterie. Comment pouviez-vous effectuer une évaluation environnementale en si peu de temps, en ne consultant qu'une seule fois le ministère de l'Environnement, le ministère qui est ou qui devrait être l'expert en la matière? Quels experts le ministère des Transports a-t-il à sa disposition?

**M. Shortliffe:** Je vous demanderai seulement de vous reporter à l'analyse contenue dans le document que vous avez signalé ce matin à l'intention du Comité et qui a été réalisée par les fonctionnaires de Transports Canada. Comme je l'ai dit, nous avons, au départ, consulté le BFEEE quant à la méthodologie à utiliser et nous lui avons fait part de nos conclusions, au terme de notre



[Text]

submitted it to the minister, which every member of this committee can see. That is the only answer I can provide to the hon. member.

**The Chairman:** I think it would help if we had a copy before we asked a lot of questions.

**Mr. Dionne:** Mr. Deputy, when were you made aware for the first time of the impending decimation of VIA Rail?

**Mr. Shortliffe:** Without commenting on the premise of your question—

**Mr. Dionne:** There was no premise; it was a direct question, sir.

**Mr. Shortliffe:** I was made aware at the beginning of the process.

**Mr. Dionne:** You were one of the lucky ones. When did the process start?

• 0945

**Mr. Shortliffe:** Sir, I think you are going to have to ask me a more specific question than the impending decimation of VIA Rail.

**Mr. Dionne:** Mr. Chairman, if we are just going to play word games here, we might as well all go home. I think the deputy minister knows perfectly well what the intent and the meaning of the question is, and I wish he would answer it.

**Mr. Shortliffe:** When ministers began to consider what options they had with respect to VIA Rail in the winter of 1989, I was aware of that consideration.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Chairman, let me go back to the basics, if I can put it that way. Nowhere in the seven-page environmental assessment that was distributed to members is there an indication of the specific increases in pollutants to the atmosphere.

Can you tell us, based on the study Transport Canada has done, and you indicate the figure of a million more car trips—what will the increase in nitrous oxygen, carbon dioxide, carbon monoxide and all of the other pollutants that emanate from automobiles be?

**Ms Hurtubise:** Mr. Chairman, the department did not analyse the specific increase to pollutants. The department did an initial environmental analysis only, according to the environmental assessment guidelines.

Its objective in the initial study was to answer the question of the likely impact of this change as proposed in the VIA corporate plan, which is what we examined. Having examined the likely impact of the change, we concluded that the impact on the environment would be negligible and submitted those results to the minister. As my deputy minister has said, FEARO did agree with our analysis and our methodology and our conclusions.

[Translation]

étude, pour savoir ce qu'il en pensait avant de la soumettre au ministre. C'est tout ce que je peux vous dire.

**Le président:** Il serait peut-être utile d'avoir un exemplaire de ce rapport avant de poser des questions.

**M. Dionne:** Monsieur le sous-ministre, quand avez-vous appris que la société VIA Rail allait être démantelée?

**M. Shortliffe:** Sans être d'accord avec la prémisse de votre question. . .

**M. Dionne:** Il n'y avait aucune prémisse; c'est une question très directe.

**M Shortliffe:** J'ai été au courant dès le début.

**M Dionne:** Vous êtes l'un des rares privilégiés. Quand le processus a-t-il commencé?

**M. Shortliffe:** Il faudrait que vous me posiez votre question d'une façon plus précise.

**M. Dionne:** Monsieur le président, si nous nous contentons de jouer sur les mots, autant rentrer chez nous. Le sous-ministre a parfaitement compris le but et le sens de ma question et j'aimerais qu'il y réponde.

**M. Shortliffe:** Lorsque les ministres ont commencé à examiner les diverses options à l'égard de VIA Rail, au cours de l'hiver 1989, j'ai été mis au courant.

**M. Angus (député de Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le président, revenons-en aux aspects fondamentaux du problème, si je puis m'exprimer ainsi. Le rapport de sept pages concernant l'impact possible sur l'environnement qui nous a été distribué ne fournit aucun chiffre précis quant à l'augmentation des quantités de polluants libérés dans l'atmosphère.

D'après votre étude dans laquelle vous parlez d'un million de voyages automobiles de plus, pouvez-vous nous dire quelle sera la quantité supplémentaire de protoxyde d'azote, de gaz carbonique, d'oxyde de carbone et d'autres polluants dégagés par les automobiles?

**Mme Hurtubise:** Monsieur le président, le ministère n'a pas étudié de façon précise l'augmentation de la pollution. Nous nous sommes contentés de faire une analyse préliminaire, conformément aux directives établies pour les évaluations environnementales.

Cette étude préliminaire avait pour but d'évaluer l'impact que risquaient d'avoir les changements proposés dans le plan d'entreprise de VIA. Après avoir examiné l'impact possible, nous avons conclu qu'il serait minime et nous avons communiqué nos conclusions au ministre. Comme mon sous-ministre l'a déclaré, le BFEEE a approuvé notre analyse, notre méthodologie et nos conclusions.

[Texte]

**Mr. Angus:** How can you say that a preliminary environmental assessment was done when by your own admission you did not examine the additional impact on the environment by quantifying the pollutants that would be added to it?

How can you say that even a preliminary environmental assessment was done when clearly you did an economic assessment? That is substantiated by the fact that the other gentleman at the table is from the economic analysis section of the department. Clearly, by your own admission, you did not do an environmental assessment of any kind.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Angus, we did an initial impact, and after consultation we were satisfied that it was completely compatible with the FEARO guidelines. We reached an initial conclusion in accordance with the guidelines. We went back to FEARO and consulted with them about our initial conclusion and, as Ms Hurtubise just pointed out, they agreed with us. We submitted those findings to the minister. It was an initial impact study only.

**Mr. Angus:** Do you have documentation from FEARO to say, yes, you have all been good boys and girls and you have done the right thing? Do you have something in writing to this effect?

**Mr. Shortliffe:** No.

**Ms Hurtubise:** We had a number of meetings with them at the beginning of the process and at the end of the process. We do not have anything in writing, but we did have a number of meetings.

**Mr. Angus:** At any time did they advise you that where there is sufficient public concern their guidelines require a public review process?

**Ms Hurtubise:** No, they did not advise us of that; they did advise us that where there is significant public concern with the likely environmental impact there would be a need. That was not the case here.

**Mr. Angus:** You do not believe that even since the announcement there is now not sufficient public concern over the environmental impact of the changes to VIA Rail's operation?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Angus, in answer to your question I can only cite the statements that have been made by the Minister of Transport, and indeed the Minister of the Environment in the House of Commons.

**Mr. Angus:** Did you examine the impact in a quantifiable way of the energy requirements in BTUs per seat mile or seat kilometre that would result in either an increase or decrease of consumption, based on the reduction of VIA Rail services and the shift to automobile and, as you say, the filling of the empty seats on airlines and buses?

**Ms Hurtubise:** No.

[Traduction]

**M. Angus:** Comment pouvez-vous prétendre que vous avez réalisé une évaluation environnementale préliminaire quand vous avouez ne pas avoir examiné l'impact des changements sur l'environnement en quantifiant les émissions supplémentaires de polluants?

Comment pouvez-vous prétendre avoir effectué une évaluation environnementale préliminaire alors que, de toute évidence, vous avez fait une évaluation économique? La preuve en est que l'autre personne qui vous accompagne vient de la direction de l'analyse économique du ministère. Vous reconnaissez vous-même n'avoir effectué aucune évaluation environnementale.

**M. Shortliffe:** Monsieur Angus, nous avons effectué une analyse préliminaire et nous avons consulté le BFEEE qui nous a confirmé que notre analyse était parfaitement conforme à ses directives. Nous avons tiré des conclusions préliminaires conformément aux directives en question. Nous avons soumis nos conclusions préliminaires au BFEEE qui les a approuvées, comme vient de le dire M<sup>me</sup> Hurtubise. Nous avons ensuite présenté ces conclusions au ministre. Il s'agit uniquement d'une étude d'impact préliminaire.

**M. Angus:** Le BFEEE vous a-t-il délivré un papier disant que vous avez bien fait votre travail? Avez-vous une attestation écrite en ce sens?

**M. Shortliffe:** Non.

**Mme Hurtubise:** Nous avons rencontré les représentants du BFEEE à plusieurs reprises, au début et à la fin de notre analyse. Nous n'avons rien par écrit, mais nous avons eu plusieurs réunions.

**M. Angus:** Le BFEEE vous a-t-il dit que, lorsque les inquiétudes du public le justifiaient, ces directives exigeaient un examen public?

**Mme Hurtubise:** Non, il ne nous a pas dit cela; il nous a dit que si les inquiétudes du public le justifiaient il faudrait probablement effectuer une étude de l'impact environnemental. Ce n'était pas le cas.

**M. Angus:** Ne croyez-vous pas que, depuis que le ministre a annoncé ces mesures, l'impact possible des modifications au réseau de VIA Rail sur l'environnement inquiète suffisamment le public pour justifier une évaluation?

**M. Shortliffe:** Monsieur Angus, pour répondre à votre question, je vous demanderais de vous reporter aux déclarations que le ministre des Transports et le ministre de l'Environnement ont faites à la Chambre des communes.

**M. Angus:** Avez-vous étudié, de façon quantifiable, l'augmentation ou la diminution de la consommation, en BTU, par place-mile ou place-kilomètre résultant de la réduction des services de VIA Rail et d'une utilisation accrue de l'automobile et, comme vous l'avez dit, du remplissage des places inoccupées dans les avions et les autobus?

**Mme Hurtubise:** Non.



[Text]

**Mr. Angus:** So you did not do that, either.

[Translation]

**M. Angus:** Vous ne l'avez donc pas fait non plus.

• 0950

**Ms Hurtubise:** We did note that, given occupancy rates of rail and bus and air, the most energy-efficient mode of transportation in this country on the basis of occupancy rates was bus and not rail, which has a very low occupancy rate. In fact, increasing the occupancy loads on busses and airplanes would increase the energy efficiency per passenger kilometre.

**Mr. Angus:** On what basis did you make that assumption? What is your documented source to show that 1989 locomotive equipment...? As you know, we have invested a substantial amount of money in capital requirements to replace the head-end equipment, which will be on stream on an ongoing basis. What documentation do you have to verify what you have just told us?

**Ms Hurtubise:** I believe what is being referred to is new equipment that is not yet on stream.

**Mr. Angus:** But it is already bought and paid for, is it not?

**Ms Hurtubise:** For the most part.

**Mr. Angus:** Are you saying you compared only the existing locomotives, that you did not include in your equation the new equipment that has already been ordered to haul the VIA Rail equipment?

**Ms Hurtubise:** We used the very best data available in doing our analysis.

**Mr. Angus:** I am sorry, Mr. Chairman, that is not answering my question.

**The Chairman:** Mr. Angus, I think she has answered you. You may not agree with the answer, but she has been pretty clear. With respect, I think the big thing you may have missed is the occupancy. There is no doubt that the train, when full, is documented to be the most efficient means to transport people, but when it is not full it gets into a different category. I think that was the point of the question.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, let me pursue my own line. You have your time to do yours.

**The Chairman:** I want to move on because we have two other witnesses, and I am really disappointed. . . I am glad you are at least on the report. That is right; keep going.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, this is important. Part of the whole rationale of the government is that this is not going to impact on the environment, and we clearly have indications from the officials that they have not done an environmental assessment. They have not examined the environmental pollution additions. At least, they have not yet told me what documentation they have used to make the statements they have made in terms of bus being more

**Mme Hurtubise:** Nous avons constaté qu'étant donné les taux d'occupation des trains, des autobus et des avions, le mode de transport consommant le moins d'énergie au Canada—par rapport au taux d'occupation— était l'autobus plutôt que le train, dont le taux d'occupation est très bas. Augmenter ce dernier dans les autobus et les avions augmenterait aussi les économies d'énergie par passager et par kilomètre.

**M. Angus:** Sur quoi fondez-vous cette hypothèse? Selon quelle source l'équipement en locomotives en 1989...? Vous savez sans doute que nous avons investi beaucoup en biens d'équipement pour remplacer les wagons de tête qui seront utilisés à plein rendement de façon continue. Sur quel document vous êtes-vous appuyé pour justifier ce que vous venez de nous dire?

**Mme Hurtubise:** Je crois qu'il s'agit d'un nouvel équipement qui n'est pas encore utilisé.

**M. Angus:** Mais il a déjà été acheté et payé, n'est-ce pas?

**Mme Hurtubise:** Pour la plus grande partie.

**M. Angus:** Etes-vous en train de nous dire que vous n'avez établi de comparaison que pour les locomotives existantes, sans inclure dans votre équation le nouvel équipement qui a déjà commandé pour remorquer celui de VIA Rail?

**Mme Hurtubise:** Dans notre analyse, nous avons utilisé les meilleures données disponibles.

**M. Angus:** Je suis désolé, monsieur le président, cela ne répond pas à ma question.

**Le président:** Monsieur Angus, je pense qu'elle vous a répondu. Sa réponse ne vous a peut-être pas satisfait, mais elle a été claire. Je voudrais vous dire respectueusement que vous n'avez pas tenu compte d'un élément important, celui du taux d'occupation. Il est indéniable et bien prouvé que les trains sont le moyen le plus efficace de transporter des voyageurs, à condition qu'ils soient pleins. C'est de cela qu'il s'agissait.

**M. Angus:** Monsieur le président, laissez-moi poser mes questions. Vous aurez le temps de poser les vôtres.

**Le président:** Je voudrais poursuivre parce que nous avons deux autres témoins et je suis vraiment déçu. . . Je suis heureux que vous vous en teniez quand même au rapport. C'est une bonne chose; continuez.

**M. Angus:** Monsieur le président, cette question est importante. Le gouvernement a justifié en partie cette initiative en disant qu'elle n'aurait pas d'incidence sur l'environnement alors que les fonctionnaires nous disent clairement qu'ils n'ont pas analysé cet aspect. Ils n'ont pas examiné la pollution supplémentaire de l'environnement. En tous cas, ils ne m'ont pas encore dit sur quels travaux ils se sont fondés pour dire, comme ils l'ont fait, que

[Texte]

efficient than the VIA Rail equipment. I would like to come back to that because it is important.

**Ms Hurtubise:** Mr. Chairman, unfortunately I do not have the documentation with me, but there is a Transport Canada document from a few years back that does provide the information on energy efficiency of the different modes of transportation and does conclude, on the basis of occupancy rates, that busses are more energy efficient per passenger kilometre because the occupancy rate is higher.

**Mr. Angus:** Will you supply that document to the committee?

**Ms Hurtubise:** Yes, we certainly can.

**Mr. Angus:** I want to go to another area of numbers. In the seven-page environmental assessment, you indicate that roughly 2 million VIA Rail passengers will be displaced to automobiles. You then indicate that those people will turn to automobiles at the rate of two passengers per car. Statistics Canada uses a figure of 1.2 passengers per car.

**Mr. Shortliffe:** No, sir.

**Mr. Angus:** You can dispute it with Statistics Canada, but I want to know what your source is.

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir, we would be glad to give you that. We too have noted the assertion that Statistics Canada shows automobile occupancy of 1.2 persons per car. We used two passengers per car in our analysis because we think that was a conservative figure. The 1.2 passenger figure quoted by Transport 2000 is appropriate for in-city driving, but not for inter-city. In its latest Canadian travel survey, Statistics Canada uses 2.4 passengers per car for inter-city car trips longer than 80 kilometres.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I have a supplementary, Mr. Chairman. Did you break it down even further? In the outside of the inner-city travel it is 2 passengers, but on the inter-city travel, where there will be many cars—and I am speaking specifically of southern Ontario from Toronto through down to Windsor—did you look at the environmental impact with the statistics of 1.2 passengers?

**Mr. Shortliffe:** If I may make the distinction again, we did not look at in-city, meaning inside a city; we looked at inter-city travel.

• 0955

**Mr. Angus:** Can you advise the committee who on Department of Transport staff has the appropriate training, degrees and background that would make them capable of performing an environmental assessment?

**Mr. Shortliffe:** I am accompanied by the two key officials this morning who helped put together the study you have before you.

[Traduction]

l'autobus était plus efficace que l'équipement de VIA Rail. Il me paraît important de revenir là-dessus.

**Mme Hurtubise:** Monsieur le président, je n'ai pas la documentation avec moi, mais il y a quelques années, Transports Canada a fourni dans un document des renseignements sur l'efficacité énergétique des différents modes de transport pour conclure que, d'après les taux d'occupation, les autobus consomment moins d'énergie au kilomètre, parce qu'ils transportent davantage de voyageurs.

**M. Angus:** Pourriez-vous fournir ce document au Comité?

**Mme Hurtubise:** Certainement.

**M. Angus:** Je voudrais examiner d'autres chiffres. Dans l'évaluation environnementale de sept pages, vous dites qu'environ 2 millions de passagers de VIA Rail devront utiliser désormais l'automobile, dans la proportion de deux passagers par véhicule, alors que les chiffres de Statistique Canada à cet égard sont de 1,2.

**M. Shortliffe:** Non, monsieur.

**M. Angus:** Vous pouvez contester ce chiffre auprès de Statistique Canada, mais j'aimerais savoir quelle est votre source.

**M. Shortliffe:** Nous serions heureux de vous l'indiquer, monsieur. Nous avons aussi constaté que pour Statistique Canada, le taux d'occupation par voiture est 1,2 passager, et nous avons préféré parler de deux dans notre analyse, parce que l'autre évaluation nous paraissait trop limitée. Le chiffre de 1,2 passager cité par Transport 2000 convient à la conduite en ville, mais pas d'une ville à l'autre. Dans sa plus récente enquête sur les voyages au Canada, Statistique Canada fait mention de 2,4 passagers par voiture pour des trajets interurbains dépassant 80km.

**M. Keyes (député de Hamilton-Ouest):** Je voudrais poser une question supplémentaire, monsieur le président. Avez-vous effectué une ventilation plus précise? Pour les déplacements d'une ville à l'autre, il s'agit de deux passagers, mais à l'intérieur d'une même ville, où il y aura beaucoup de voitures—je parle en particulier du sud de l'Ontario, de Toronto jusqu'à Windsor—avez-vous examiné l'incidence sur l'environnement avec une statistique de 1,2 passager?

**M. Shortliffe:** Permettez-moi d'établir à nouveau la distinction: nous n'avons pas examiné le transport à l'intérieur des villes, mais d'une ville à l'autre.

**M. Angus:** Pouvez-vous expliquer au Comité qui, parmi le personnel du ministère des Transports, a la formation, les diplômes et l'expérience appropriés leur permettant d'effectuer une évaluation environnementale?

**M. Shortliffe:** Je suis accompagné ce matin des deux principaux fonctionnaires qui ont contribué à réaliser l'étude que vous avez sous les yeux.



[Text]

**Mr. Angus:** I appreciate that, but I am going to ask the question of each of them: what are your qualifications to conduct an environmental assessment?

**Ms Hurtubise:** According to the Federal Environmental Assessment Review Guidelines, the initial assessment is to be conducted by the initiating department. I believe we did a good initial assessment.

**Mr. Angus:** What are your qualifications to conduct such an assessment?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Angus, if you are asking whether Madam Hurtubise or M. Ranger are environmentally trained experts, let me say to you they are not. They are seasoned professionals in the Department of Transport. Mr. Ranger, in particular, is a seasoned economist. What we were putting together was the analysis and the conclusion you see before you. I think they were eminently well qualified to carry it out.

**Mr. Angus:** Well, sir, the point is well made. I do not dispute their abilities to act as officials of the Department of Transport. I am questioning whether or not they have the wherewithal or the background to do a proper preliminary assessment of the environmental impact of the changes to VIA Rail. Clearly from what you have indicated, they do not have those qualifications. You also indicate they do not need them.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Angus, I would underline for you, again, sir—and I recognize that you are not questioning the competence of my colleagues at all—that you have the analysis we have done. We are prepared to explain the analysis. I would remind you again, sir, that we did go to FEARO. We showed them the results of our analysis. We asked them what they thought of it, and they thought it was valid.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I think this sums it up. They are obviously not much better than the Department of Transport in conducting an environmental assessment impact. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Before we go to Mr. Pronovost—and I am not questioning the competence of your officials, Mr. Shortliffe—how many environmental impact studies have they made? Is this the first?

**Mr. Shortliffe:** Certainly in my tenure as deputy minister this is the first one we have undertaken.

**The Chairman:** It is an interesting document, but anyway. . . Mr. Pronovost.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Merci monsieur le président. Combien de personnes ont travaillé sur cette étude? Cela a peut-être été dit, mais cela

[Translation]

**M. Angus:** Très bien, mais je vais demander à chacun s'ils ont les qualités requises pour effectuer une évaluation environnementale.

**Mme Hurtubise:** Selon les directives du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, le ministère intéressé effectue la première évaluation, et je crois pouvoir dire que nous avons fait un bon travail.

**M. Angus:** Avez-vous les compétences voulues pour effectuer une telle évaluation?

**M. Shortliffe:** Monsieur Angus, êtes-vous en train de demander si M<sup>me</sup> Hurtubise ou M. Ranger sont des experts de l'environnement? Je vous dirais que non. Ce sont des professionnels aguerris du ministère des Transports. M. Ranger, en particulier, est un économiste chevronné. Nous avons compilé les analyses ainsi que les conclusions que vous avez sous les yeux. Ils avaient toutes les compétences voulues pour faire une telle évaluation.

**M. Angus:** Eh bien, monsieur, vous m'avez convaincu. Je ne conteste pas leurs compétences comme fonctionnaires du ministère des Transports. Je demande simplement s'ils ont toutes les connaissances ou l'expérience nécessaires pour réaliser une bonne évaluation préliminaire de l'incidence sur l'environnement des changements apportés à VIA Rail. D'après ce que vous nous avez dit, il n'ont manifestement pas ces compétences. Vous avez dit aussi qu'ils n'en avaient pas besoin.

**M. Shortliffe:** Monsieur Angus, permettez-moi de souligner à nouveau, et ce, à votre intention monsieur—et je reconnais que vous ne mettez pas en doute la compétence de mes collègues—que nous vous avons fourni l'analyse que nous avons effectuée. Nous sommes disposés à l'expliquer. Je voudrais vous rappeler encore une fois, monsieur, que nous nous sommes adressé au BFEED auquel nous avons montré des résultats de nos travaux. Nous lui avons demandé ce qu'il en pensait et il les a trouvés valables.

**M. Angus:** Monsieur le président, voilà qui résume bien les choses. De toute évidence, ils ne sont pas beaucoup mieux placés que le ministère des Transports pour effectuer une évaluation de l'incidence environnementale. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Avant de passer à M. Pronovost—et je ne mets pas en doute la compétence de vos fonctionnaires, monsieur Shortliffe—combien d'études d'incidence environnementale ont-ils réalisées? Celle-ci est-elle la première?

**M. Shortliffe:** C'est en effet la première que nous avons réalisée depuis que je suis sous-ministre.

**Le président:** C'est un document intéressant, mais quoi qu'il en soit. . . monsieur Pronovost.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Thank you, Mr. Chairman. How many people worked on this study? It may have been said, but I did not hear it. How many

[Texte]

a échappé à mon attention. Quel est le nombre de personnes, au sein du ministère, qui ont travaillé globalement sur l'étude qu'on vous a demandée de produire dans les circonstances?

**Mr. Shortliffe:** It is a difficult question to answer comprehensively for you. There were a number of people working on all aspects of the VIA Rail file. I am sure Madam Hurtubise can perhaps elaborate on what I am saying. Madam Hurtubise and Mr. Ranger were the two key officials responsible for co-ordinating it and bringing it together. People were working on bits and pieces.

**M. Pronovost:** J'aimerais avoir au moins un ordre de grandeur.

**Mme Hurtubise:** En tout, environ une dizaine, sur le dossier VIA.

**M. Pronovost:** Dans les hypothèses de travail que vous avez énoncées lors de cette étude, il y en a une qui évoque la possibilité que 5 p. 100 des voyageurs actuels de VIA Rail ne choisiraient ni l'auto, ni l'avion, ni l'autobus. Autrement dit, ces gens-là cesseraient tout simplement de voyager. Cela peut apparaître curieux à prime abord d'entendre une opinion comme celle-là. Est-ce que vous pourriez élaborer là-dessus?

**Mme Hurtubise:** Monsieur le président, c'est un chiffre que l'on a avancé quand on a dû faire une hypothèse. On a dû choisir un chiffre en fonction d'une hypothèse. Nous avons été très honnêtes de ce côté-là. On a essayé de choisir un chiffre qui était quand même conservateur et on croit que 5 p. 100, c'est tout à fait raisonnable. On a fait des études, et on a trouvé nulle part de chiffre pour nous aider. Alors, on a choisi un chiffre qui nous semblait raisonnable et très conservateur.

**M. Pronovost:** Un citoyen canadien qui prend le train pour aller d'Ottawa à Montréal a une raison bien précise de le faire. Cette personne veut se déplacer d'une ville à une autre. Pourquoi, avec l'abandon d'un service donné, par exemple, cette personne déciderait-elle tout simplement de ne plus faire son voyage? C'est là l'objet de ma question.

• 1000

**M. Louis Ranger (directeur général; Analyse économique, ministère des Transports):** En économie des transports, il y a un concept connu qu'on appelle «trafic induit». En d'autres mots, la simple présence d'un mode de transport provoque un certain nombre de voyages en fonction de l'offre et de la demande, et ce jusqu'à un certain point. Le facteur de 5 p. 100 est un facteur moyen qui est utilisé souvent dans des études semblables.

**M. Pronovost:** Dans une étude comme celle-là, malheureusement et malgré toute la bonne volonté du monde, on ne peut pas posséder toutes les données techniques car on ne connaît pas exactement le nombre de personnes qui changent de mode de transport. Cela me fait penser un peu aux maisons de sondage qui publient leurs résultats sur des questions politiques ou autres et où il y a toujours une marge d'erreur possible. Pouvez-vous

[Traduction]

people, inside the department, worked on the study you were asked to do?

**M. Shortliffe:** Il est difficile de vous répondre de façon précise. Beaucoup de personnes ont travaillé à tous les aspects du dossier de VIA Rail. M<sup>me</sup> Hurtubise pourra sans doute vous donner plus de détails à ce sujet. Elle et M. Ranger étaient les deux principaux fonctionnaires responsables de la coordination de tous les éléments de cette étude qui avaient été confiés à différentes personnes.

**Mr. Pronovost:** I would like to have at least an approximate number.

**Mrs. Hurtubise:** All in all nearly ten, dealing with the VIA issue.

**Mr. Pronovost:** Among the assumptions on which this study is based, there is one that says that 5% of passengers presently using VIA Rail would likely choose neither cars nor planes nor buses. In other words, they would simply stop travelling. It may seem strange at first to hear such an opinion. Could you elaborate on this?

**Mrs. Hurtubise:** Mr. Chairman, it is a figure we proposed when we had to make an assumption. We had to choose a figure according to an assumption. We have been very honest about it. We tried to choose a figure which was still conservative and we believe 5% to be quite reasonable. We looked around but nowhere could we find a figure to help us. So we chose one which we felt was reasonable and very conservative.

**Mr. Pronovost:** A Canadian citizen who travels by train between Ottawa and Montreal must have a very good reason to do so. This person wants to go from one city to another. Is he or she going to decide not to do so simply because a route has been eliminated? This is my question.

**Mr. Louis Ranger (General Director, Economic Analysis, Department of Transport):** In transport economics, there is something called "induced traffic". In other words, by its own existence a mode of transportation induces people to make a certain number of trips according to supply and demand, up to a certain point. The 5% figure represents an average factor often used in similar studies.

**Mr. Pronovost:** In a study such as this, unfortunately and in spite of all the good will in the world, it is not possible to get all the technical data because the exact number of people who change from one mode to another is not known. It reminds me a little bit of polling companies that publish their results on political questions or others, with always a possible margin of error. Could you tell us today if we should consider a large or small



[Text]

nous dire aujourd'hui si les résultats de votre étude doivent tenir compte d'une grande ou d'une petite marge d'erreur, dépendamment de l'évolution de la situation?

**M. Ranger:** Même si on avait prévu 10 p. 100 de «trafic induit», je ne pense pas que les résultats seraient sensiblement différents de ceux-ci.

**M. Pronovost:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Mr. Keyes:** Witnesses, you have said that your environmental impact study found a negligible difference. What is your definition of "negligible"?

**Mr. Shortliffe:** In essence, sir, it is as contained in the document in front of you.

**Mr. Keyes:** Are you aware of the opinion of many noted environmentalists who say that if you increase carbon monoxide, carbon dioxide or any of the emissions that come from the burning of fossil fuels, whatever the number, you are not accomplishing the desire of those on this planet—not just in this country—who want to reduce environmental hazards? Are you aware of that opinion?

**Mr. Shortliffe:** I am certainly aware of the great concern in many quarters about increasing emissions.

**Mr. Keyes:** On page 4 of your brief you say the analysis shows that with two exceptions the extra air and bus lines resulting from the restructuring of the VIA network would be absorbed in current excess capacity. I would submit that the words "would be absorbed" should be "could be absorbed".

The question is: did you or your officials say to do a polling of the people who will be affected or displaced by the cutting of VIA Rail routes? Did they ask how many people would take a bus or how many people would say they are not going to jump on a bus or take a plane but instead jump into an automobile?

**Mr. Shortliffe:** No, Mr. Keyes, we did not do a poll. We used the best available market share data for inter-city transportation.

**Mr. Keyes:** What I am trying to tell you is that those data do not tell you how many of the people who used to take the train are now going to jump on a bus or a plane or back into their car again. It does not tell you that.

**Mr. Shortliffe:** We believe it gives us a reasonable assumption.

**Mr. Ranger:** In his introduction, Mr. Shortliffe said that some of the assumptions were conservative. One of the key assumptions here is that the passengers who would be displaced would be in the same proportion as the current use of the modes.

[Translation]

margin of error in the results of your study, depending on how the situation changes?

**Mr. Ranger:** Even if we had forecasted a percentage of 10% for "induced traffic", I do not think the results would be very different from the ones you have in front of you.

**Mr. Pronovost:** Thank you, Mr. Chairman.

**M. Keyes:** Madame et messieurs les témoins, vous avez dit que votre étude sur l'incidence environnementale vous a permis de constater une différence négligeable. Comment définissez-vous ce dernier terme?

**M. Shortliffe:** Vous n'avez qu'à vous reporter au document que vous avez sous les yeux.

**M. Keyes:** Savez-vous que de nombreux environnementalistes bien connus disent qu'en augmentant les émissions d'oxyde de carbone, de gaz carbonique ou d'autres substances découlant de la combustion des combustibles fossiles, quel que soit leur nombre, vous ne répondez pas au souhait des habitants de cette planète—et pas uniquement de ce pays—quant à la réduction des dangers pour l'environnement? Etes-vous au courant de cette opinion?

**M. Shortliffe:** Je sais bien sûr que l'augmentation des émissions préoccupe vivement de nombreux groupes.

**M. Keyes:** A la page 4 de votre mémoire, vous dites que votre analyse montre qu'à deux exceptions près, le plus grand recours aux avions ainsi qu'aux autobus découlant de la restructuration du réseau de Via serait absorbé par l'excédent actuel de la capacité de ces modes de transport. J'estime qu'il faudrait remplacer «serait» par «pourrait être».

Je voudrais savoir si vos fonctionnaires ou vous-même avez demandé que soit effectué un sondage sur les personnes qui seront touchées par la réduction des lignes de Via Rail ou qui devront emprunter un autre mode de transport. A-t-on cherché à savoir combien de personnes prendraient l'autobus, l'avion ou leur voiture?

**M. Shortliffe:** Non, monsieur Keyes, nous n'avons pas effectué de sondage. Nous avons utilisé les meilleures données disponibles en matière de répartition des services de transport interurbain.

**M. Keyes:** J'essaye de vous dire que ces données ne nous disent pas combien des voyageurs qui avaient l'habitude de prendre le train prendront maintenant l'autobus ou l'avion ou leur voiture.

**M. Shortliffe:** Nous estimons qu'elles nous donnent une hypothèse raisonnable.

**M. Ranger:** Dans son introduction, M. Shortliffe a dit que certaines des hypothèses étaient modérées. L'une des hypothèses essentielles ici, c'est que les voyageurs qui devraient utiliser un autre mode de transport seraient répartis dans la même proportion que les utilisateurs actuels des différents modes de transport.

## [Texte]

When you observe this industry over the years, I think passengers could be divided into two groups: those who take public modes and those who travel by car. The assumption that passengers who are using the train would now go to cars in the same proportion as the current use is very conservative. One could as easily assume that a former VIA passenger would move to planes or buses instead. This assumption in itself is conservative.

**Mr. Keyes:** Do you know what we are talking about here, Mr. Chairman? We are talking about assumptions. There are assumptions of this and assumptions of that. There are no hard facts in any part of this report to tell us how many chemicals would be released into our environment. If we can guess how many of these chemicals might go into the environment, if we can guess at how many passengers would jump off a train or not be able to use a train any longer and maybe jump a bus, or maybe jump a plane, if they can afford it. . .

• 1005

As far as I am concerned, I think those figures about the plane you can throw right out of the window. I cannot see anybody who used to riding a train paying the hundreds of dollars more to jump on a plane, I cannot follow that kind of logic at all. The only choice a person is left with is a bus or a car. For matters of convenience, I would say they would jump in a car, and I am sure many of my colleagues would agree with me. But there is no hard statistical data to tell us that.

You come in here with your assumptions, just as you have come in here with assumptions on gases, CO<sub>2</sub> etc. I tell you what we are doing and what these witnesses are doing—they are the creators and the promoters of a financial decision over an environmental one. There is no question of that. They have been given a mandate and they have proceeded on that mandate. I venture to say that if Mr. Shortliffe had been flanked by two environmentalists rather than two financial people, we would have a whole different picture here. My point is that if they were that concerned and if this government was that concerned about the environment, we would have directed this decision through the appropriate ministry to carry out the appropriate studies to get the hard facts on numbers.

I do not blame these people. I think these people have done the job they have been asked to do, and they have done it to the best of their ability. None of us here, I am sure, doubt that at all. But in all seriousness, in all caring, if you had any concerns about the environment. . . I wonder whether they are not looking inward in themselves, in their own consciences, and saying, I did my job, but it stinks.

## [Traduction]

Si vous examinez cette industrie au fil des années, vous pouvez constater que les voyageurs peuvent se répartir en deux groupes: ceux qui utilisent les transports publics et ceux qui voyagent en automobile. L'hypothèse selon laquelle les voyageurs qui utilisent actuellement le train prendront désormais la voiture dans la même proportion que ceux qui l'utilisent actuellement est très raisonnable. On pourrait aussi bien supposer qu'un ancien voyageur de Via décide de prendre plutôt l'avion ou l'autobus. Cette hypothèse est en soi raisonnable.

**M. Keyes:** Savez-vous de quoi nous parlons ici, monsieur le président? Nous parlons d'hypothèses sur telle ou telle question. Ce rapport ne nous dit pas de façon précise combien de produits chimiques seront libérés dans notre environnement. Si nous pouvons deviner combien de ces substances chimiques pourraient pénétrer dans l'environnement, si nous pouvons deviner combien de voyageurs ne prendront plus le train ou ne pourront plus le prendre et opteront pour l'autobus ou peut-être l'avion, s'ils peuvent se le permettre. . .

Pour ma part, je pense que les chiffres sur le nombre de personnes qui prendront l'avion n'ont absolument aucune valeur. Je ne vois pas du tout comment ceux qui prenaient le train pourront payer des centaines de dollars de plus pour prendre l'avion; cela ne me paraît pas du tout logique. La seule autre possibilité offerte au voyageur, c'est l'autobus ou la voiture. Il prendra sans doute la voiture parce que c'est plus commode, comme le reconnaîtront, j'en suis sûr, beaucoup de mes collègues. Mais il n'existe pas de données statistiques solides pour nous l'indiquer.

Vous venez ici avec vos hypothèses tout comme vous êtes venu ici avec des hypothèses sur toutes sortes de gaz, dont le gaz carbonique et ainsi de suite. Je peux vous dire ce que nous sommes en train de faire et ce que font ces témoins: ils sont à l'origine d'une décision financière dont ils se font les artisans, au mépris de l'environnement. C'est indéniable. On leur a confié un mandat qu'ils ont décidé de mener à bien. Je me permettrai de dire que si M. Shortliffe était accompagné de deux environnementalistes plutôt que de deux économistes, nous aurions eu un tableau tout à fait différent. J'estime que si eux-mêmes et le gouvernement se préoccupaient vraiment de l'environnement, on aurait pris cette décision en demandant d'abord au ministère compétent d'effectuer les études appropriées pour obtenir des chiffres réels plutôt que des approximations.

Je ne blâme pas ces gens. Ils ont fait le travail qui leur a été demandé, et ils l'ont fait du mieux possible. Je suis sûr qu'aucun d'entre nous ici n'en doute. Mais très franchement, si vous vous souciez vraiment de l'environnement. . . Je me demande si en faisant leur examen de conscience, ils ne se disent pas qu'ils ont fait leur travail, mais que c'est lamentable.



[Text]

You directed the findings you came up with to the minister. I am still in a cloud as to just what was the involvement or the role of the Department of Environment in your figures. Did you just present it to them and they came back with a stamp saying, yes, that is great, or did they play any role in your assessment?

**Mr. Shortliffe:** Let me repeat again through you, Mr. Chairman. We consulted with FEARO at the beginning of the process on what we were proposing to do and the methodology we were proposing to use in undertaking this initial assessment. When that assessment was complete, we shared it with our colleagues in FEARO. We asked them for their views and opinions on the methodology we had pursued and the conclusions we reached, and they agreed with us.

**Mr. Keyes:** Now, FEARO, is it? What do those letters stand for?

**Mr. Shortliffe:** Federal Environmental Assessment Review Organization.

**Mr. Keyes:** Is that part of the Department of the Environment?

**Mr. Shortliffe:** It is a separate agency reporting to the Minister of the Environment. It is responsible for the Environmental Assessment Review process.

**Mr. Keyes:** So you went with their guidelines and that department said that you are A-okay? Is that the way it went?

**Mr. Shortliffe:** That is correct, sir.

**The Chairman:** He said that they had the guidelines, they had the methodology, as I understood it, they discussed it with FEARO and said, yes, that is fine in the conclusions. You may not agree with the report; you may not agree with the methodology. We had pretty good questions, in some cases of getting to the heart of the report.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, the witness agrees with me. I am just asking for a clarification.

**The Chairman:** I tell that you we are not going to be repeating this matter when there have been precise questions and precise answers, whether you agree with them or not. We are not going to be repeating it ad infinitum. Ask for new questions on their methodology or how they are related to FEARO or—

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I appreciate the job you have before you. But I have a certain amount of time allotted me and if I want to have a clarification on what the initials stand for, or what department it comes from or whether it is environmental—

**The Chairman:** That is right, I did not say anything about that.

**Mr. Keyes:** But those are the only questions I have asked so far. What do you keep cutting in for?

[Translation]

Vous avez présenté au ministre les conclusions auxquelles vous êtes parvenus. J'en suis encore à me demander quel rôle a joué le ministère de l'Environnement dans l'établissement de vos chiffres. Vous êtes-vous contentés de les lui présenter et les a-t-il simplement approuvés en vous félicitant, ou est-ce qu'il a joué un rôle dans votre évaluation?

**M. Shortliffe:** Encore une fois, monsieur le président, au début nous avons consulté le BFEEE pour lui faire part de notre projet et de la méthodologie que nous allions utiliser dans cette première évaluation. Lorsque nous l'avons terminée, nous l'avons présentée à nos collègues du BFEEE. Nous leur avons demandé leur point de vue et leur opinion quant à la méthodologie que nous avions utilisée ainsi qu'aux conclusions auxquelles nous étions parvenus, et ils ont été d'accord avec nous.

**M. Keyes:** Le BFEEE, que représente ce sigle?

**M. Shortliffe:** Le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales.

**M. Keyes:** Fait-il partie du ministère de l'Environnement?

**M. Shortliffe:** C'est un organisme distinct qui relève du ministre de l'Environnement. Il est chargé du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

**M. Keyes:** Vous avez donc appliqué les directives du Bureau et ce ministère vous a dit que vous étiez en règle? Est-ce ainsi que les choses se sont passées?

**M. Shortliffe:** En effet, monsieur.

**Le président:** Il a dit qu'ils avaient les directives et la méthodologie; d'après ce que j'ai compris, ils en ont discuté avec le BFEEE qui a approuvé leurs conclusions. Vous n'acceptez peut-être pas le rapport, ou la méthodologie. Mais dans certains cas, nous avons entendu de très bonnes questions qui nous ont permis de bien comprendre ce rapport.

**M. Keyes:** Monsieur le président, le témoin est d'accord avec moi. Je demandais simplement une précision.

**Le président:** Je vous dis que vous n'allez pas répéter la même chose alors qu'il y a eu des questions et des réponses précises, que vous y souscriviez ou non. Nous n'allons pas répéter tout cela à l'infini. Posez-leur de nouvelles questions sur leur méthodologie ou sur la façon dont ils ont travaillé avec le BFEEE ou. . .

**M. Keyes:** Monsieur le président, je sais que votre tâche est ardue. Mais un certain temps m'a été accordé, et si je veux avoir des précisions ou si je demande ce que représente un sigle, et à quel ministère il est associé, ou s'il s'agit de questions environnementales. . .

**Le président:** En effet, je n'ai rien dit à ce sujet.

**M. Keyes:** Mais, jusqu'à présent, je n'ai posé de questions qu'à ce sujet. Pourquoi continuez-vous à m'interrompre?

[Texte]

**The Chairman:** Because you went right back to the first question which was a repeat of the question that has been asked twice already—the relationship between them and FEARO.

**Mr. Keyes:** Maybe I was building up to a point, Mr. Chairman, just as you do.

• 1010

**The Chairman:** Then please get to it. They are not here to argue with the report, it is to dissect it, to see if they used correct procedures. We obviously can debate the conclusions of the report, and that is within the proper domain in another place. This is to examine witnesses, and we have two other groups to examine.

**Mr. Keyes:** You said it: it is to examine witnesses. Our witnesses have come forward with a plan that for various reasons we feel is not an appropriate, or not a good enough environmental plan or impact study, and the reasons it was carried out were financial rather than environmental ones. These are points we are trying to bring across. Sometimes, to your displeasure, that has to be brought out in different ways. I am just saying to you that the method by which I get to my question should be left up to us, to decide how to come to that question.

Where the hell was I?

**The Chairman:** I thought you had reached your great conclusion, and that is why I interjected.

**Mr. Keyes:** In the interest of time I will pass and go in the second round.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Benjamin (Regina-Lumsden):** Mr. Chairman, it is pretty hard for all members of the committee to deal with this when you are playing against a stacked deck.

**Mr. Shortliffe:** your study says that the number of passengers who move from VIA Rail to the buses would be handled by the present capacity of the buses, right?

**Mr. Shortliffe:** Correct, sir.

**Mr. Benjamin:** Then how come the bus industry, Greyhound alone, has presented us with what they were going to be doing—weekly bus trips compared to VIA under the present service, and weekly bus trips under the proposals for VIA Rail reductions. Greyhound alone will have to put on another 182 one-way bus trips per week, for all the weeks in which they operate, between Toronto and the west coast. I believe, Mr. Chairman, another gentleman said something about Voyageur adding 48 more runs, and they had a number of additional runs they would add in Atlantic Canada.

[Traduction]

**Le président:** Parce que vous reposiez la première question qui reprenait celle qui avait déjà été posée à deux reprises, au sujet de leur relation avec le BFEEE.

**M. Keyes:** J'étais peut-être en train de préparer un argument, monsieur le président, tout comme vous.

**Le président:** Alors, allez-y. Les témoins ne sont pas ici pour contester du rapport, mais pour le disséquer, pour voir s'ils ont utilisé les bonnes méthodes. Nous pouvons bien sûr débattre des conclusions qui y sont présentées, ce qui pourrait se faire, mais ailleurs. Nous sommes ici pour interroger les témoins et je vous rappelle que nous avons encore deux groupes à entendre.

**M. Keyes:** Vous avez bien parlé d'interroger et d'entendre les témoins. Ceux-ci sont venus nous présenter un plan que nous n'estimons pas valable pour toutes sortes de raisons; de plus, il ne représente pas une étude satisfaisante de l'incidence sur l'environnement et il a été réalisé pour des raisons financières plutôt qu'environnementales. Voilà ce que nous essayons de dire. Je présente parfois mes arguments selon différentes perspectives, ce qui ne semble pas vous plaire. Mais je voudrais vous dire qu'il faut nous laisser décider nous-mêmes des méthodes grâce auxquelles nous entendons parvenir à nos questions.

Où en étais-je donc?

**Le président:** J'ai pensé que vous étiez parvenu à votre grande conclusion, et c'est pourquoi je suis intervenu.

**M. Keyes:** Il ne nous reste pas beaucoup de temps et je vais donc céder la parole à quelqu'un d'autre pour demander d'intervenir au deuxième tour.

**Le président:** Merci.

**M. Benjamin (député de Regina-Lumsden):** Monsieur le président, il est très difficile à tous les membres du Comité d'examiner cette question parce que les dés sont pipés.

Monsieur Shortliffe, selon votre étude, le nombre de voyageurs qui prendront désormais l'autocar plutôt que les trains de VIA Rail sera absorbé par la capacité actuelle des autocars, n'est-ce pas?

**M. Shortliffe:** En effet, monsieur.

**M. Benjamin:** Comment se fait-il donc que la compagnie Greyhound nous ait présenté un état de son service d'autocar hebdomadaire avant et après les réductions de VIA Rail? Pour sa part, cette compagnie devra ajouter 182 trajets d'autocar aller simple par semaine, pour toutes les semaines où elle offre ce service, entre Toronto et la côte ouest. Monsieur le président, je crois que quelqu'un d'autre a dit que Voyageur ajouterait 48 autres parcours pour en ajouter d'autres encore dans la région de l'Atlantique.



[Text]

Yet you say that any passengers who move from VIA to the buses would be handled by the present capacity of the bus trips. How do you reconcile that?

**Ms Hurtubise:** The bus industry has told us that they are taking advantage of new market opportunities and offering better and upgraded service to the Canadian public through these decisions.

**Mr. Benjamin:** But you did not answer my question. You said they would not need any more bus trips. In effect, that is what you said. Greyhound alone say they need 182 more one-way bus trips per week.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Benjamin, I think all we can stress to you is that in the analysis we brought to bear in the document in front of you we were talking about the capacity of the different modes and the filling of empty seats, and we still believe that analysis is valid.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, anybody who has worked in the passenger transportation system in any mode knows damn well you have to keep some extra seats. If you can fill them all and there is none left over, you are lucky.

Mr. Chairman, they call this a potential environmental impact study—seven pages—on rail passenger services right across Canada. It was done by the Department of Transport.

In one province, for example, the environmental impact study, August 1983, CP Rail, Rogers Pass, mostly for a tunnel and reducing a couple of grades, was some 37 pages in length. They held public hearings. They heard from 75 witnesses of all kinds. CN Rail twin-tracking program, British Columbia, March 1985, heard 180 witnesses—a 51-page report.

• 1015

You heard no witnesses, and by your own admission this study did not cover or take into account any increase in the emission of pollutants. Yet you are trying to tell us and the people of this country that this is some kind of environmental impact study—potential or actual, and I do not give a damn which. This is a farce!

**An hon. member:** Hear, Hear.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this does not remotely resemble an environmental impact study.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, to be factual again, this document was produced in accordance with the initial environmental impact guidelines of FEARO. It does not purport to be a full-scale environmental impact study.

[Translation]

Or, vous dites que la capacité actuelle des autobus permettrait d'absorber les voyageurs qui n'utiliseront plus VIA Rail, mais ce mode de transport. Comment expliquez-vous cela?

**Mme Hurtubise:** Les compagnies d'autocar nous ont dit que grâce à ces décisions, elles profitent des nouvelles possibilités du marché tout en offrant un meilleur service aux Canadiens.

**M. Benjamin:** Vous n'avez pas répondu à ma question. Vous avez dit que ces compagnies n'auraient pas besoin d'augmenter leur parcours. C'est bien ce que vous avez dit. Or Greyhound dit pour sa part qu'elle a besoin d'ajouter 182 allers simples par semaine.

**M. Shortliffe:** Monsieur Benjamin, tout ce que nous pouvons vous dire, c'est que dans l'analyse jointe au document que vous avez sous les yeux, nous parlions de la capacité des différents modes, et des sièges vides à occuper, et cette analyse nous paraît encore valable.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, quiconque a travaillé dans le réseau de transport des voyageurs, et dans n'importe quel mode, sait fort bien qu'il faut garder quelques places en réserve. Vous avez de la chance si vous réussissez à toutes les faire occuper.

Monsieur le président, ils qualifient ces sept pages d'étude sur l'incidence environnementale des services ferroviaires de voyageurs partout au Canada; et c'est à mettre au compte du ministère des Transports.

Dans une province, par exemple, l'étude sur l'incidence environnementale, réalisée en août 1983 par Rogers Pass pour les chemins de fer du CP, comptait quelques 37 pages, rien que pour un tunnel et la réduction de quelques passages à niveau. Des audiences publiques ont été tenues au cours desquelles on a entendu 75 témoins représentant divers organismes. En mars 1985, en Colombie-Britannique, à propos du programme de jumelage des voies, on a entendu 180 témoins pour publier ensuite un rapport de 51 pages.

Vous n'avez pas entendu de témoins et vous avez reconnu vous-même que cette étude ne portait pas sur la hausse des émissions de polluants et qu'elle n'en tenait pas compte non plus. Or vous essayez de nous dire et de dire aux Canadiens qu'il s'agit là d'une étude d'incidence environnementale—éventuelle ou réelle, peu m'importe. Vous vous moquez du monde!

**Une voix:** Bravo!

**M. Benjamin:** Monsieur le président, cette étude ne ressemble pas le moins du monde à une analyse d'incidence environnementale.

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, pour revenir au fait, ce document a été élaboré conformément aux directives du BFEEE relatives à l'évaluation initiale. Elle n'est pas censée constituer une étude environnementale exhaustive.

[Texte]

We were operating within the guidelines of FEARO on initial assessment. We reached a conclusion from the initial assessment and part of the conclusion was that a full-scale environmental impact study was not required. It does not purport to be the same kind of thing as Mr. Benjamin has just demonstrated.

**Mr. Benjamin:** See what I mean about a stacked deck, Mr. Chairman? I am trying to play one.

There is another thing I find strange. We were informed in the House of Commons, in response to questions following the budget, that the Department of Finance did a study on VIA Rail. Then we are informed later by the Minister of Transport that the Department of Transport did the environmental study. I find that strange. Usually there is a great deal of jealousy between departments. They do not want anybody interfering in their business.

Did the Department of Finance consult with the Department of Transport when they did their studies, prior to and during the budget preparation?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, the Department of Transport has done a series of studies over recent months with respect to VIA Rail in close consultation with VIA Rail and other concerned departments of government.

**Mr. Benjamin:** I would like to ask you, Mr. Shortliffe: has the Department of Finance done a study and projections, the opposite to what you have been telling us and what the minister has told us since the budget, that would be made in the opposite way? Are there projections of what the potential for ridership of low capacity would be for a VIA Rail with faster schedules and new passenger equipment and impact on environment in terms of pollutant emissions, congestion on highways and airports—in other words, a VIA Rail that instead of carrying 6.5 million people is carrying 15 or 20 million people in 5 to 10 years? Have you done any projection of that kind?

**Mr. Shortliffe:** If you ask me if the Department of Finance has done such a study, if they have, I am not aware of it.

**Mr. Benjamin:** I am asking if the Department of Transport has ever done those kinds of studies.

**Mr. Shortliffe:** As part of our work we have looked at the question of higher speed and high-speed rail.

Have we done a complete to-the-end-of-the-day study of it? No, in part because we, like others, were waiting for the results of "Review 89", which was submitted to the minister this summer. But have we looked at the question? Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** Could you provide us with what your study—

[Traduction]

Nous avons fait notre travail en fonction des directives du BFEEE sur l'évaluation initiale. Nous sommes parvenus ensuite à une conclusion selon laquelle, entre autres, une étude exhaustive sur les incidences environnementales ne s'imposait pas. Celle-ci n'a donc rien à voir avec ce dont parlait M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Vous voyez, lorsque je vous dis que les dés sont pipés, monsieur le président. Il n'y a rien à faire.

Il y a autre chose que je trouve bizarre. En réponse à des questions qui ont été posées à la suite du budget, on nous a dit à la Chambre des communes que le ministère des Finances a effectué une étude sur VIA Rail. Le ministre des Transports nous dit ensuite que son ministère a effectué une étude environnementale. Je trouve cela bizarre. En général, il y a beaucoup de jalousie entre les ministères. Ils ne veulent que personne ne se mêle de leurs affaires.

Le ministère des Finances a-t-il eu des consultations avec celui des Transports lorsque ce dernier a effectué son étude, avant et au cours de l'élaboration du budget?

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, le ministre des Transports a effectué toute une série d'études ces derniers mois au sujet de VIA Rail, et ce, en étroite consultation avec cette société et d'autres ministères concernés.

**M. Benjamin:** Je voudrais vous demander ceci, monsieur Shortliffe: le ministère des Finances a-t-il effectué une étude et établi des prévisions qui seraient différentes de ce que vous nous avez dit et de ce que nous dit le ministre depuis le budget? A-t-on établi des prévisions sur la réduction éventuelle de la capacité de VIA Rail en examinant la possibilité de trains plus rapides, d'équipements plus modernes pour le transport des voyageurs, ainsi que la répercussion sur l'environnement des émissions de polluants; a-t-on examiné l'encombrement sur les autoroutes et dans les aéroports... autrement dit, VIA Rail transporterait 15 à 20 millions de voyageurs dans cinq à dix ans plutôt que 6,5 actuellement. Avez-vous établi des prévisions de ce genre?

**M. Shortliffe:** Me demandez-vous si le ministère des Finances a effectué une telle étude? Peut-être, mais pas à ma connaissance.

**M. Benjamin:** C'est au sujet du ministère des Transports que je vous interroge. A-t-il jamais effectué de telles études?

**M. Shortliffe:** Dans le cadre de notre travail, nous avons examiné la question de l'augmentation de la vitesse des trains.

Avons-nous complètement fait le tour de la question? Non, en partie parce que comme d'autres, nous attendions les résultats de l'«Étude de 1989», qui a été présentée cet été au ministre. Mais nous avons en effet examiné la question.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous nous indiquer ce que votre étude...



[Text]

**The Chairman:** In relation to high-speed rail, Mr. Shortliffe, the question—

**Mr. Benjamin:** I am not talking high-speed rail; I am not talking about TGVs or anything like that. I am talking about just increasing the speed of the present schedules. You could knock an hour and twenty minutes off the Winnipeg-Regina run with the present trackage and the present signal equipment. You run them slow enough that nobody will get on them.

**Mr. Shortliffe:** Have we looked at that in depth? No, sir, we have not. "Review 89" does.

• 1020

**Mr. Benjamin:** You were asked earlier about when this process started, and you said winter of 1989. That could be from January 1 till the end of March or from September 21 till the end of December. I presume you were meaning the winter of 1988-89?

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** When did you first get word, official or otherwise, or indications about the option being taken by the Minister of Finance of changing the reference levels for financing for VIA Rail? Was it in November? December? January?

**Mr. Shortliffe:** I cannot give the hon. member a precise date. As I recall, discussions about options with respect to VIA Rail got under way near the end of February 1989. I cannot be more precise than that.

**Mr. Benjamin:** The ink was hardly dry on the ballots and they started.

Can you tell us why the government did not take up the option—and I am talking here about the improvement on environmental impact and ridership and what not—from the consortium to do the financing for new rail passenger cars, sleeping cars, etc., and let VIA Rail start leasing that equipment? I presume you realize that, on the new equipment, the savings to VIA Rail in operating and maintenance costs allow them to recover the cost of that new equipment within 5 to 10 years. We get various figures from various experts; some say 5 years, some say 7 years, some say 10 years, on equipment with a life expectancy of 30 years.

In light of the fact that your report and the decision of the government are the opposite to what is going on in most other countries in the world, including underdeveloped countries, why was that not taken into account? Or was it? If it was, why was it discarded?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Benjamin, you know very well, sir, that as an official I can only answer a question of that kind by directing you to the various statements that have

[Translation]

**Le président:** À propos du TGV, monsieur Shortliffe. . .

**M. Benjamin:** Je ne parle pas du TGV ou autre chose de semblable. Je dis simplement qu'il faut augmenter la vitesse des trains actuels. Et vous pourriez réduire d'une heure vingt le trajet de Winnipeg à Regina avec les voies et la signalisation actuelles. Vos trains vont si lentement que personne ne voudra les prendre.

**M. Shortliffe:** Avons-nous examiné cette question en détail? Non, monsieur. C'est l'objet de l'«Étude de 1989».

**M. Benjamin:** On vous a demandé tout à l'heure quand ce processus a commencé, et vous avez répondu que c'était au cours de l'hiver de 1989. Cela pourrait aussi bien couvrir la période du 1<sup>er</sup> janvier à la fin de mars que celle du 21 septembre à la fin de décembre. J'imagine que c'est de l'hiver 1988 et de 1989 que vous parliez?

**M. Shortliffe:** Oui, monsieur.

**M. Benjamin:** Quand avez-vous été informé, officiellement ou autrement, ou avez-vous appris que le ministère des Finances avait décidé de modifier les niveaux de référence concernant l'aide financière à VIA Rail? En novembre? En décembre? En janvier?

**M. Shortliffe:** Il n'est pas possible de fournir une date précise à l'honorable député. Si je me souviens bien, les discussions concernant les options en ce qui concerne VIA Rail ont commencé vers la fin de février 1989. Je ne puis pas me montrer plus précis que cela.

**M. Benjamin:** Ils n'ont même pas attendu que l'encre soit sèche sur les bulletins de vote.

Pouvez-vous me dire pourquoi le gouvernement n'a pas retenu l'option—je parle là des améliorations sur le plan des effets sur l'environnement et de l'achalandage etc.—offertes par le consortium qui était prêt à financer l'acquisition de nouveaux wagons de voyageurs, de wagons-lits, etc., et pourquoi n'a-t-il pas laissé VIA Rail commencer à louer tout ce matériel? Je suppose que vous savez que VIA Rail peut faire des économies d'exploitation et d'entretien grâce auxquelles la société peut recouvrer le coût du nouveau matériel au bout de cinq à dix ans. Les chiffres varient selon les experts; certains disent cinq ans, d'autres sept ans, d'autres parlent même de dix ans, pour un matériel dont la durée de vie utile est de 30 ans.

Étant donné que votre rapport et la décision du gouvernement vont à l'encontre de ce qui se fait dans la plupart des autres pays, y compris les pays sous-développés, pourquoi n'en a-t-on pas tenu compte? Ou l'a-t-on fait? Et dans ce cas, pourquoi a-t-on rejeté cette option?

**M. Shortliffe:** Monsieur Benjamin, vous savez fort bien qu'en tant que fonctionnaire la seule réponse que je puisse vous donner est de vous renvoyer aux diverses

[Texte]

been made by the Minister of Transport over several months.

**The Chairman:** Absolutely.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** I am going to change from the environment to another area of questioning, with respect, deputy minister, to remote lines. We have been trying to establish—

**The Chairman:** Well, if it is anything on policy, the minister has already given the answer to the question.

**An hon. member:** Wait for the question; then you can interject.

**The Chairman:** I am just trying to save time.

**Mr. Comuzzi:** How would you propose to save time then, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Well, let us hear your question.

**Mr. Comuzzi:** No, you go ahead. You have interrupted me; now go ahead and propose how you are going to save the time. You do not even know what my question is, but you go ahead.

**The Chairman:** Yes, I do. I know what your question is.

**Mr. Comuzzi:** What is it?

**The Chairman:** Why did you take the north and not the south?

**Mr. Comuzzi:** Absolutely not.

**The Chairman:** Then I was wrong. Let us hear your question.

**An hon. member:** Well, there is a first, Joe: he admitted he was wrong.

**The Chairman:** Yes, I was wrong. Let us hear your question.

**Mr. Keyes:** Come on, guys; get on with it.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Deputy Minister, we have heard from the minister and we have heard from Mr. Lawless that the remote lines were mandated not to be touched. Is that correct?

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir.

**Mr. Comuzzi:** Is there any legislation in place that protects those remote lines? I am talking now about the nine remote lines.

**Mr. Shortliffe:** In legislative terms?

**Mr. Comuzzi:** Yes.

**Mr. Shortliffe:** No, sir.

**Mr. Comuzzi:** So the remote lines were established by Orders in Council.

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir.

**Mr. Comuzzi:** So if it proved worth while to review the worth of a remote line—

**Mr. Benjamin:** It would be done behind closed doors.

[Traduction]

déclarations faites par le ministre des Transports au cours de ces derniers mois.

**Le président:** Absolument.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Je vais laisser l'environnement de côté et vous poser des questions, Monsieur le sous-ministre, concernant les lignes éloignées. Nous avons essayé d'établir. . .

**Le président:** S'il s'agit d'une question de politique, le ministre a déjà répondu à cette question.

**Une Voix:** Laissez-le donc poser sa question; vous pourrez intervenir après. .

**Le président:** J'essaie simplement de gagner du temps.

**M. Comuzzi:** Et comment pensez-vous faire cela?

**Le président:** Bon, écoutons votre question.

**M. Comuzzi:** Non, continuez. Vous m'avez interrompu? Poursuivez-donc et dites-nous comment vous avez l'intention de gagner du temps. Vous ne savez même pas ce qu'est ma question, mais allez-y.

**Le président:** Si, je le sais.

**M. Comuzzi:** Et ma question est—?

**Le président:** Pourquoi avez-vous pris le nord et pas le sud?

**M. Comuzzi:** Absolument pas.

**Le président:** Et bien, je me trompais. Posez-donc votre question.

**Une Voix:** Voilà une grande première, Joe: il a reconnu qu'il avait tort.

**Le président:** Oui, je me trompais. Posez-donc votre question.

**M. Keyes:** Allons, messieurs; continuons.

**M. Comuzzi:** Monsieur le sous-ministre, le ministre, et M. Lawless aussi, nous ont dit que le mandat prévoyait que l'on ne toucherait pas aux lignes éloignées. Est-ce exact?

**M. Shortliffe:** Oui, monsieur.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il une loi en vigueur qui protège ces lignes? Ce dont je parle, ce sont les neuf lignes éloignées.

**M. Shortliffe:** Sur le plan législatif?

**M. Comuzzi:** Oui.

**M. Shortliffe:** Non, monsieur.

**M. Comuzzi:** Ces lignes éloignées ont donc été établies par décret?

**M. Shortliffe:** Oui, monsieur.

**M. Comuzzi:** Si l'on juge donc utile de réexaminer l'utilité d'une ligne éloignée. . .

**M. Benjamin:** Cela se ferait à huis clos.



[Text]

**Mr. Comuzzi:** —it would be done by an Order in Council? A remote line can be changed by an Order in Council?

• 1025

**Mr. Shortliffe:** The answer to that question is yes, sir. I might draw to your attention that when the Minister of Transport made his announcements about VIA Rail on October 4, he did indicate he would be further reviewing the remote lines.

**Mr. Comuzzi:** What is meant by that? Could you expand on what he means by a further review of the remote lines?

**Mr. Shortliffe:** I can only draw to your attention, Mr. Comuzzi, what the minister said. I do not have his exact words in front of me, but it was to be with a view to determining whether there are more effective ways of providing transportation to those communities that are truly remote. I believe he said at one point he thought it would be cheaper to do it by helicopter.

**Mr. Comuzzi:** So we have established that there is no legislation in place for remote lines and it can be changed by Order in Council the same way as these changes on January 15, 1990, will take place by Order in Council.

**Mr. Shortliffe:** Factually, that is correct.

**Mr. Comuzzi:** If through the input of this committee we can show you and the minister that there are some areas that deserve more attention than some of those remote lines, and that maybe those remote lines have not been analysed properly within the last five or ten years, some changes still can be made to the plan that was submitted for implementation by January 15, 1990. Am I correct in what I have said there?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Comuzzi, you are asking me a question you would more properly direct to the minister than to me.

**Mr. Comuzzi:** All right. But you are the deputy minister, and obviously things flow through your office. So if there is some review on remote lines that make more sense, could those be implemented prior to January 15, 1990?

**The Chairman:** Not without the minister's assent, consent, blessing, and direction.

**Mr. Comuzzi:** Deputy Minister, we have heard that the nine remote lines to which I referred cost anywhere between \$45 million and \$55 million a year to maintain.

**Mr. Shortliffe:** That is certainly in the ballpark. It is a little too high at the \$55 million end. It is \$45 million to \$55 million.

**Mr. Comuzzi:** We have also heard through the evidence of this committee, Deputy Minister, that the whole section of regional service in Atlantic Canada cost approximately

[Translation]

**M. Comuzzi:** Cela ferait-il objet d'un décret? Une ligne éloignée peut-elle être modifiée par décret?

**M. Shortliffe:** La réponse à cela est oui, monsieur. Permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait que lorsque le ministre des Transports a fait ses déclarations au sujet de VIA Rail, le 4 octobre, il a bien dit qu'il examinerait à nouveau le cas des lignes éloignées.

**M. Comuzzi:** Ce qui veut dire quoi? Pourriez-vous préciser ce qu'il entend par un nouvel examen de ces lignes?

**M. Shortliffe:** Tout ce que je puis faire, monsieur Comuzzi, c'est d'attirer votre attention sur les déclarations du ministre. Je n'en ai pas les termes exacts devant moi, mais le but de cet examen était de déterminer s'il existe des moyens plus efficaces fournir des services de transport aux collectivités réellement éloignées. Je crois qu'il a déclaré, à un moment, qu'il serait moins coûteux de le faire par hélicoptère.

**M. Comuzzi:** Nous avons donc établi que les lignes éloignées ne sont couvertes par aucun texte législatif et que leur situation peut être modifiée par décret tout comme ces autres changements feront l'objet d'un décret, le 15 janvier 1990.

**M. Shortliffe:** C'est exact.

**M. Comuzzi:** Si ce Comité peut vous montrer, à vous et au ministre, que certaines régions méritent plus d'attention que ces lignes éloignées, et que celles-ci n'ont peut-être pas fait l'objet d'une analyse valable au cours de ces cinq ou dix dernières années, des modifications pourraient être apportées au plan que l'on se propose de mettre en oeuvre le 15 janvier 1990. Est-ce bien cela?

**M. Shortliffe:** Monsieur Comuzzi, vous me posez là une question qu'il serait plus approprié de poser au ministre lui-même.

**M. Comuzzi:** Bien. Mais vous êtes le sous-ministre, et manifestement, tout passe par votre bureau. Si donc il existe un examen des lignes éloignées qui débouche sur des mesures plus raisonnables, celles-ci pourraient-elles être appliquées avant le 15 janvier 1990?

**Le président:** Pas sans l'accord, le consentement, la bénédiction, et les instructions du ministre.

**M. Comuzzi:** Monsieur le sous-ministre, on nous a dit que l'entretien des neuf lignes éloignées dont je parlais coûte entre 35 et 55 millions de dollars par an.

**M. Shortliffe:** C'est certainement un montant de cet ordre. Cinquante-cinq millions me paraît cependant un peu élevé. Le coût s'établit entre 45 et 55 millions de dollars.

**M. Comuzzi:** Au cours des dépositions faites devant ce Comité, nous avons également appris, monsieur le ministre, que l'ensemble des services régionaux dans la

[Texte]

\$30 million to maintain. If you review the remote lines in comparison with what we are cutting out in Atlantic Canada. . .

**Mr. Shortliffe:** I am sorry, we do not have that figure.

**Mr. Comuzzi:** It has been put in evidence by one of your officials, so let us just take it as a given. What I am trying to do is arrive at—

**The Chairman:** I think it was Mr. Lawless and the VIA Rail people, Mr. Comuzzi.

**Mr. Comuzzi:** You most likely know where I am going with my questioning now, Deputy Minister. I am trying to establish whether it is worth while keeping the remote lines. I am now comparing places in Canada that are being denied passenger rail service. If we have \$45 million to \$50 million on remote lines, would it not be more prudent to maintain passenger service in Atlantic Canada?

**Mr. Shortliffe:** Again, you are asking me a question more properly directed to the minister. I can only say to you, Mr. Comuzzi, that the direction of the minister and the government was that the nine remote lines were to be retained at this time.

**Mr. Comuzzi:** What I am trying to do, Deputy Minister, is to find out why—

**The Chairman:** It was a decision of the government—the minister. This is what I was trying to help you out on 10 minutes ago.

**Mr. Comuzzi:** You ask the questions, then.

**The Chairman:** Well, you are coming right around to where you started.

**Mr. Comuzzi:** No, I am not.

**The Chairman:** He is not here for policy. He is here for the environmental impact study.

**Mr. Comuzzi:** Do you want me to prove you wrong again, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Not on this one.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Deputy Minister, when was the last time your department examined the nine remote lines?

**Mr. Shortliffe:** In the context of the decisions the government—

[Traduction]

région atlantique coûte environ 30 millions de dollars à entretenir. Si vous comparez les lignes éloignées avec les coupures que nous faisons dans la région atlantique. . .

**M. Shortliffe:** Excusez-moi, c'est un chiffre que je n'ai pas.

**M. Comuzzi:** Il nous a été donné par un de vos collaborateurs; considérons-le donc comme acquis. Ce que j'essaie de faire c'est de parvenir à. . .

**Le président:** Je crois que c'est M. Lawless et les gens de VIA Rail qui l'ont fait, monsieur Comuzzi.

**M. Comuzzi:** Vous savez probablement maintenant où je veux en venir, monsieur le sous-ministre. J'essaie de déterminer si cela vaut la peine de maintenir ces lignes éloignées. Je compare leur cas avec celui de certains endroits au Canada auxquels on refuse maintenant des services ferroviaires des voyageurs. Si nous consacrons de 45 à 50 millions de dollars aux lignes éloignées, ne serait-il pas plus prudent de maintenir le service voyageur dans la région atlantique?

**M. Shortliffe:** Vous me posez là encore fois une question qui devrait s'adresser au ministre. Tout ce que je peux vous dire, monsieur Comuzzi, c'est que les directives du ministre du gouvernement visaient le maintien, pour le moment, des neuf lignes éloignées.

**M. Comuzzi:** Ce que j'essaie de faire, monsieur le sous-ministre, c'est de trouver pourquoi. . .

**Le président:** Cela a été une décision du gouvernement—du ministre. C'est ce que j'essayais déjà de vous dire il y a une dizaine de minutes.

**M. Comuzzi:** Et bien, posez donc les questions vous-même.

**Le président:** Vous voilà revenu à votre point de départ.

**M. Comuzzi:** Pas du tout.

**Le président:** M. Shortliffe n'est pas ici pour nous parler de politique, mais de l'étude des incidences sur l'environnement.

**M. Comuzzi:** Voulez-vous que je prouve encore une fois que vous vous trompez, monsieur le président?

**Le président:** Pas sur ce point.

**M. Comuzzi:** Monsieur le sous-ministre, quand votre ministère a-t-il examiné pour la dernière fois le cas des lignes éloignées?

**M. Shortliffe:** Dans le contexte des décisions que le gouvernement. . .

• 1030

**Mr. Comuzzi:** No. I understand that a remote line is one in an area where people live and there is no other means of access other than passenger rail service. I think this is the definition of a remote line.

**M. Comuzzi:** Non. À ma connaissance, une ligne éloignée est une ligne qui dessert une région habitée ou il n'existe aucun autre moyen d'accès autre que le service ferroviaire des voyageurs. Je crois que c'est cela, la définition d'une ligne éloignée.



## [Text]

**Mr. Shortliffe:** That is correct. The last full-scale examination was a year and a half ago. The definition emerged from work with the National Transportation Agency and before it the Canadian Transport Commission.

**Mr. Comuzzi:** I have analysed the remote lines at Cochrane, White River, Churchill and The Pas. I have not been able to get any information on Lynn Lake and Wabowden. Each of those areas, with the exception of Lynn Lake and Wabowden—which I am not sure of so I will just put those aside for now—has alternate means of transportation today. They are all served by highways, they are served by the Department of Transport airports, and most of those areas are served by bus lines. Would you agree with me that they no longer meet the criteria of a remote line?

**Mr. Shortliffe:** Candidly, Mr. Comuzzi, we think parts of those lines no longer meet the criteria. We also believe that some communities along those lines still fall within the criteria. I would draw your attention again to the statements made by the Minister of Transport to the effect that he has directed a further review of the question of remote lines and alternative means of serving the communities along those lines, including those communities that are still truly isolated. It is a mixed bag along some of those lines. This in part is why the minister has issued to us the directions that he has.

**Mr. Commuzi:** Just on that answer, deputy minister, when do you anticipate doing a further review on these remote lines?

**Mr. Shortliffe:** Over the course of the coming winter, as defined by Mr. Benjamin as from September to November 27.

**Mr. Commuzi:** If I understand your answers correctly, you will be reviewing the remote lines as designated by the minister.

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir.

**Mr. Commuzi:** There is a possibility that under his direction there may be a review of and a change according to the plan, if the review dictates it.

**Mr. Shortliffe:** A change to the remote lines?

**Mr. Commuzi:** No, a change or elimination of the remote line. There may be such a possibility.

**Mr. Shortliffe:** I can only say that he has asked us to review it, so we are certainly going to review it.

**Mr. Commuzi:** In your review will you be looking at other areas in the country that you have created as remote areas, because of the changes in VIA Rail?

## [Translation]

**M. Shortliffe:** C'est exact. Le dernier examen complet a eu lieu il y a un an et demi. Cette définition est issue du travail que nous avons fait avec l'Office national des transports et avant elle, avec la Commission canadienne des transports.

**M. Comuzzi:** J'ai analysé la situation des lignes éloignées à Cochrane, White River, Churchill et Le Pas. Je n'ai pas pu obtenir de renseignements sur Lynn Lake et Wabowden. Chacune de ces régions, à l'exception de celles de Lynn Lake et de Wabowden—dont je ne suis pas certain et que je laisserai donc de côté pour le moment—disposent maintenant d'autres moyens de transport. Elles sont toutes desservies par des autoroutes, par des aéroports du ministère des Transports, et la plupart d'entre elles, le sont également par des lignes d'autocars. Conviez-vous avec moi qu'elles ne répondent donc plus aux critères d'une ligne éloignée?

**M. Shortliffe:** En toute honnêteté, monsieur Comuzzi, nous considérons que certains tronçons de ces lignes ne satisfont plus à ces critères. Nous considérons également que certaines collectivités qui se trouvent sur elles, y satisfont au contraire. Permettez-moi de vous rappeler encore une fois les déclarations faites par le ministre des Transports demandant qu'on étudie à nouveau la question des lignes éloignées et des services de remplacement aux collectivités qui se trouvent sur ces lignes, y compris celles qui demeurent encore vraiment isolées. La situation est très variable sur certaines lignes. C'est en partie la raison pour laquelle le ministre nous a donné de telles instructions.

**M. Comuzzi:** Sur ce point particulier, monsieur le sous-ministre, quand pensez-vous procéder à un nouvel examen de ces lignes?

**M. Shortliffe:** Au cours de l'hiver, c'est-à-dire entre septembre et le 27 novembre, selon la définition de M. Benjamin.

**M. Comuzzi:** Si je comprends bien vos réponses, vous procéderez à un examen des lignes éloignées désignées par le ministre.

**M. Shortliffe:** Oui, monsieur.

**M. Comuzzi:** Il est donc possible que, conformément aux directives du ministre, on procède à un tel examen et que l'on apporte certains changements, selon le plan, si les résultats de l'examen le dictent..

**M. Shortliffe:** Un changement des lignes éloignées?

**M. Comuzzi:** Non, le changement ou l'élimination de la ligne éloignée. Cette possibilité existe.

**M. Shortliffe:** Je puis simplement vous dire que le ministre nous a demandé d'étudier la question et que nous allons donc certainement le faire.

**M. Comuzzi:** Au cours de cet examen vous étudiez également le cas d'autres régions du pays que vous avez désignées des zones éloignées, à cause des changements apportés à VIA Rail?

[Texte]

**Mr. Shortliffe:** No, sir. We will be looking at the remote lines—

**Mr. Commuzi:** Just the remote line.

**Mr. Shortliffe:** —as explained by the minister.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a quick supplementary. Is it still government policy, which you are required to carry out, that where it is made mandatory that a carrier of any kind maintain a remote route as an imposed public duty the government, both federal and provincial, will reimburse the carrier for the cost of that imposed public duty?

**Mr. Shortliffe:** Certainly in the case of VIA Rail the government is reimbursing the corporation for the cost of carrying out that duty.

**Mr. Benjamin:** But that \$45 million should not be counted in the total financing of VIA Rail, should it?

**Mr. Shortliffe:** It is counted in the total.

**Mr. Benjamin:** Yes, but why? It is an imposed public duty. If VIA Rail were left on its own, it could cancel those nine remote routes and save the government \$45 million.

**Mr. Shortliffe:** You are in the area of policy again.

**Mr. Benjamin:** What would you recommend to the government by way of policy?

• 1035

**The Chairman:** Mr. Benjamin, let the witnesses get to the reason why they are here, please.

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Les questions qui vous ont été posées jusqu'à maintenant m'indiquent qu'on essaie de faire dire à votre rapport ce qu'il n'a pas été fait pour dire. À la lecture du rapport et des données que l'on y trouve, je constate qu'il reste à faire une évaluation réelle de l'impact sur l'environnement à partir des chiffres qui sont donnés ici.

Lorsque vous avez entrepris la préparation de ce rapport-là, quels étaient les buts que vous visiez?

**Mr. Shortliffe:** We wanted to give the Minister of Transport an initial assessment that was compatible with the FEARO guidelines and would provide him with our initial judgment on environmental impact, and that is what we did.

**M. Langlois:** Je constate que vous avez évalué qu'il y aurait des transferts de voyageurs d'un mode de transport vers d'autres modes de transport. Est-ce que je comprends bien ce rapport-là qui prétend que les gens qui voyageaient normalement par chemin de fer, par VIA Rail, vont aller vers d'autres modes de transport qui sont

[Traduction]

**M. Shortliffe:** Non, monsieur. Nous étudierons simplement les lignes éloignées. . .

**M. Comuzzi:** Uniquement.

**M. Shortliffe:** Comme le ministre l'a expliqué.

**M. Benjamin:** Monsieur le président j'ai une brève question supplémentaire à poser. La politique gouvernementale, que vous êtes tenu d'exécuter, prévoit-elle toujours que lorsqu'un transporteur, quel qu'il soit, est obligé de maintenir une ligne éloignée pour assurer un service au public, les gouvernements, fédéral et provincial, doivent rembourser le coût de ce service public qu'ils lui imposent.

**M. Shortliffe:** Il est certain que dans le cas de VIA Rail, le gouvernement rembourse la société du coût de cette obligation.

**M. Benjamin:** Mais ces 45 millions de dollars ne devraient pas être comptés dans la subvention totale accordée à VIA Rail, n'est-ce pas?

**M. Shortliffe:** Ils entrent dans ce total.

**M. Benjamin:** Oui, mais pourquoi? C'est une obligation imposée par les autorités. Si VIA Rail était laissée libre de faire ce qu'elle veut, la société pourrait supprimer ces neuf lignes éloignées et économiser 45 millions de dollars au gouvernement.

**M. Shortliffe:** Vous nous replacez encore une fois dans le domaine de la politique.

**M. Benjamin:** Quelle politique recommanderiez-vous au gouvernement?

**Le président:** Monsieur Benjamin, laissez donc les témoins parler des sujets pour lesquels nous les avons invités à comparaître, je vous en prie.

**Mr. Charles A. Langlois (member for Manicouagan):** The questions put to you up to now suggest that some people are trying to read in your report certain things that you never said. After reading your report and the data it contains, I come to the conclusion that a real assessment, based on these data, of the environmental impact, has not yet been conducted.

When you undertook this report, what were your goals?

**M. Shortliffe:** Nous voulions fournir au ministre des Transports une évaluation initiale compatible avec les lignes directrices du Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement et de lui donner nos premières impressions de l'impact environnemental, et c'est exactement ce que nous avons fait.

**Mr. Langlois:** I notice that according to your evaluation there would be intermodal transfers of passengers. Am I right in thinking that according to this report, people who normally use the train, who use VIA Rail, will turn to other transportation modes such as planes, buses and cars? According to your assessment, what is the



[Text]

en l'occurrence l'avion, l'autobus et l'automobile? D'après l'évaluation que vous avez faite, quel est le pourcentage de passagers qui vont abandonner VIA Rail pour utiliser l'autobus?

**Mme Hurtubise:** Monsieur le président, ça dépend de la route. On a fait une analyse route par route. Alors, sur chacune des routes ce pourcentage sera différent. S'il y a des routes en particulier qui vous intéressent, on peut vous donner les chiffres correspondants; mais on a fait une analyse parcours par parcours. Alors, le chiffre est différent pour chacun des parcours.

**M. Langlois:** J'aimerais, monsieur le président, avoir cette information-là. Et pour terminer, dans les trois modes de transport vers lesquels les anciens passagers de VIA Rail vont s'en aller, il y a l'automobile que l'on peut reconnaître comme étant beaucoup plus polluante que les locomotives ou les autobus qui consomment du carburant diesel. Je pense que l'essence est reconnue comme étant un carburant beaucoup plus polluant pour l'atmosphère que les carburants diesel. Les autobus fonctionnent au carburant diesel et il va y avoir des augmentations d'utilisation dans ces deux modes de transport-là, soit l'automobile et l'autobus.

Du côté de l'avion, d'après ce que je constate, il n'y aura pas d'augmentation du nombre de voyages d'avion après la diminution des services de VIA Rail, ou très peu. C'est surtout l'autobus qui va prendre de l'ampleur; si on faisait un calcul de la diminution des carburants consommés par les locomotives au diesel de VIA Rail, par rapport à l'augmentation du carburant utilisé par l'augmentation du trafic par autobus, je pense que c'est là qu'on pourrait faire une évaluation de l'impact sur l'environnement; c'est malheureusement les chiffres que l'on n'a pas. C'est ce que votre rapport ne visait pas à donner non plus. Votre rapport visait surtout à donner des informations sur le transfert et sur les augmentations des autres modes de transport.

**Mme Hurtubise:** Tout ce que je pourrais ajouter, monsieur le président, c'est que l'analyse nous indique que sur tous les parcours de VIA, sauf deux, il n'y aura aucun besoin d'autobus ou d'avions supplémentaires. Et dans le cas des deux parcours où il y aura un besoin, le besoin est très petit, c'est-à-dire de l'ordre de deux autobus par semaine de plus ou un demi autobus de plus par semaine. Alors, il y a très peu d'autobus supplémentaires et aucun avion supplémentaire de requis d'après notre analyse.

**M. Langlois:** C'est ça le point que je voulais soulever, monsieur le président. En réalité, il faut ramener le rapport à ce qu'il dit. Et à ce moment-là, si on n'est pas satisfait des chiffres qui y sont donnés, on peut questionner vos méthodes de cueillette de données; or, les chiffres que vous donnez ici, dans ce rapport-là, sont réalistes.

[Translation]

percentage of passengers that will stop using VIA Rail and use the bus instead?

**Mrs. Hurtubise:** Mr. Chairman, it depends on the route. We have done a separate analysis for each route and the percentage will vary from one to another. If you are interested in specific routes, we can provide you with the corresponding figures; in any event, we analyzed each route separately and that is why the percentage is different in each case.

**Mr. Langlois:** Mr. Chairman, I would like to have that information. And in conclusion, if we consider the three modes of transportation to which former VIA Rail passengers will turn, there is the private car which can be considered as creating much more pollution than railway engines or buses that run on diesel. Gas is recognized as polluting the atmosphere far more than diesel fuel. Buses run on diesel and there will be an increase in the use of cars and buses.

From my observations, the curtailing of VIA Rail services will not contribute to an increase in the number of flights, or if it does, it will be minimal. Bus services are going to be the main beneficiaries; the only way to assess the environmental impact is to calculate the reduction in diesel consumption by VIA Rail engines and to compare it with the increase in diesel consumption caused by the increase in bus traffic; unfortunately, but unfortunately these are the figures which are not available to us. Such a comparison was not one of the goals of your report which primarily aimed at providing information on modal transfers and increases in use of other modes of transportation.

**Mrs. Hurtubise:** I would simply like to add, Mr. Chairman, that the analysis shows that on all VIA routes, with two exceptions, extra buses or planes will not be necessary. On the two lines on which they will be required, the need will be limited to two extra buses per week or one extra half-bus per week. So, our analysis shows that very few extra buses are required, and no extra planes at all.

**Mr. Langlois:** That was the point I wanted to raise, Mr. Chairman. We must, in fact, consider what the report actually says, and nothing else. Then, if we're not satisfied with the figures it provides, we may question your data collecting procedures; or the fact is that if the figures you provide are realistic.

[Texte]

[Traduction]

• 1040

Throughout those hearings, Mr. Deputy Minister, we have several times heard comments from various groups saying that what we are doing to VIA Rail is, in a sense, the kiss of death. Lots of people claim that VIA Rail will not be able to survive with its new mandate and within its new operational context. Would you offer us some comments about your views on those comments and how you see VIA Rail in the future?

**Mr. Shortliffe:** I can only describe what my minister has said, which is that the government has established a national, affordable and sustainable rail passenger system in this country, and that it is the decision of the government to operate this system, as announced by Mr. Bouchard on October 4.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** I agree with what Mr. Langlois has said. We have tested the assumptions, analyses and conclusions of this document. I do not think any greater claims have been made for this document by these witnesses than actually exist here.

The only thing I could ask is this. We could review the FEARO guidelines ourselves and see that they have been applied in the preparation of this document, and if we wanted to do anything further—we may all think we are experts in the environment, but obviously we are not—we may have to get—and this is for the steering committee—some independent individual to come before us and look at the conclusion that has been reached, that no full environmental assessment is needed because of the analyses and assumptions that have been made in this particular document. Rather than continue—and I hope this is the end—I would suggest, respectfully, that this is really the only way we are going to resolve this particular matter and analyse it.

**The Chairman:** I thought Mr. Atkinson's comments, very spontaneous with no connection with the Chair, were a very apt way to describe the present situation.

Referring to your report and the VIA passenger rail transportation report, as you undoubtedly are aware, chapter 9 talks about the elimination of service. There is an exhibit 9.4 which says how those passengers are going to be displaced and taken up by other modes. I guess you cover it on your page 4—and I know this is the total elimination—but it is the ratios that cause me some concern. The displacement of lost VIA people, fundamentally—whether you are talking about the Quebec-Windsor corridor or the whole system—in the Quebec corridor route go to 76% by car and in the VIA system as a whole go to 62% by car.

Whether you are talking about the elimination in total or even what the minister has done, does that fit your page 4, where you say the diversion will be taken by

Au cours de ces audiences, monsieur le Sous-ministre, nous avons entendu à plusieurs reprises des commentaires que divers groupes qui déclaraient qu'en un sens nous sommes en train de porter un coup mortel à VIA Rail. Beaucoup prétendent que VIA Rail ne réussira pas à survivre avec son nouveau mandat et dans son nouveau contexte opérationnel. Que pensez-vous de ces remarques et de l'avenir de VIA Rail?

**M. Shortliffe:** Je ne puis que répéter ce qu'a dit mon Ministre, à savoir que le gouvernement a établi dans ce pays un système de transport ferroviaire des voyageurs à l'échelle nationale, qui est bon marché et durable, et que le gouvernement a pris la décision d'exploiter ce système, comme M. Bouchard l'a annoncé le 4 octobre.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Langlois. Nous avons décidé d'examiner les hypothèses, les analyses et les conclusions de ce document. Je ne pense pas que les témoins aient prétendu que le document représente autre chose que ce que l'on y trouve.

Ma seule question est la suivante. Nous pourrions réviser nous-mêmes les lignes directrices au sujet de la BFEEE pour nous assurer qu'elles ont été utilisées dans la préparation de ce document, et si nous voulons aller plus loin. . . nous pensons peut-être plus que nous sommes des experts dans les questions environnementales, mais manifestement, nous ne le sommes pas. . . nous serons peut-être obligés de demander et cela concerne notre Comité directeur. . . à un spécialiste indépendant de comparaître devant nous et d'examiner la conclusion selon laquelle une évaluation environnementale complète n'est pas nécessaire du fait des analyses et des hypothèses contenues dans ce document. Plutôt que de poursuivre. . . j'espère bien que c'est terminé. . . je suggérerais, respectueusement, que c'est pour nous le seul moyen d'analyser et de régler cette question.

**Le président:** Je trouve que les commentaires de M. Atkinson, qui étaient très spontanés, et pas motivés par le président, résument parfaitement la situation actuelle.

Pour revenir à votre rapport et au rapport sur le transport de voyageurs par VIA Rail, comme vous le savez certainement, le chapitre 9 porte sur la suppression du service. Le point 9.4 explique dans quelle mesure passagers vont utiliser d'autres modes de transport. Je crois que vous en parlez à la page 4. . . et je sais qu'il s'agit là de la suppression totale. . . mais ce sont les pourcentages qui me préoccupent un peu. Essentiellement, la perte de passagers. . . , qu'ils proviennent du corridor Québec-Windsor ou du réseau tout entier se répartit comme suit: dans le corridor Québec-Windsor, 76 p. 100 vont utiliser l'automobile, tandis que le chiffre correspondant est de 62 p. 100 pour l'ensemble du réseau.

Qu'il s'agisse de l'élimination globale ou même de ce qu'a fait le Ministre, est-ce que cela correspond au contenu de votre page 4, dans laquelle vous indiquez que



[Text]

excess capacity? Is that where you get that figure of 1 million extra car trips? I am bothered by the heavy percentage, not to air, not to bus, but—no matter which way you cut it, along the corridor or the whole total system—in this table, done over a period of time with a \$3 million study amongst many other things, the auto is the one that picks it up. Surely to the Lord, that is going to make more emissions.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, the page you are citing from "Review 89" is of course predicated on the complete elimination of VIA Rail.

**The Chairman:** I said that.

**Mr. Shortliffe:** I know you did, sir. If I may go on, the reductions in the corridor were very minimal. There is a correlation, in a sense, with our page 4, but we are using even more conservative assumptions in coming up with 1 million extra car trips, based upon the services the government finally decided to operate.

**The Chairman:** It was the percentages I was interested in and the correlation between the diversion of traffic. It does not go to buses, and it does not go to air primarily; it goes to cars.

• 1045

**Mr. Shortliffe:** Yes.

**Mr. Dionne:** Is there an overall strategy for transportation within the department?

**Mr. Shortliffe:** That question is so broad that it is—I am not trying to duck you, sir—a very difficult question to answer.

Do we have objectives that we are pursuing with respect to transportation in this country? Yes, sir, we very definitely do, as set by the government. It is a very wide-ranging portfolio, sir.

**Mr. Dionne:** Well, let me narrow it down a little bit. Was there an overall strategy for rail passenger service in the department?

**Mr. Shortliffe:** As I testified a little bit earlier this morning, in recent months the department has reviewed a number of strategies with respect to rail passenger service in this country. You are very well aware of the announcement made by the government as to the one that it is pursuing.

**Mr. Dionne:** That was a strategy developed by the department?

[Translation]

la restructuration sera en grande partie absorbée par la capacité excédentaire? Est-ce ainsi que vous obtenez ce chiffre de 1 million de voyages-automobile supplémentaires? C'est ce fort pourcentage de transfert qui me préoccupe, et qui ne se fera pas au profit des transports aériens ni des autobus mais... quelle que soit la façon dont vous examinez le problème, pour le corridor ou l'ensemble du réseau... ce tableau qui est fondé sur une étude qui a coûté 3 millions de dollars montre que c'est l'automobile qui va récupérer ces voyageurs auxquels on n'offre plus un service ferroviaire. Sûrement, cela va accroître les émissions de polluants.

**M. Shortliffe:** La page de «Revue 89» que vous citez repose, bien sûr, sur l'hypothèse de l'élimination complète de VIA Rail.

**Le président:** C'est ce que j'ai dit.

**M. Shortliffe:** Je sais que vous l'avez fait, monsieur. Si vous me permettez de poursuivre, je dirais que les réductions dans ce corridor, sont très minimes. En un sens, il y a là une corrélation avec notre page 4, mais nous utilisons des hypothèses encore plus prudentes pour établir ce chiffre de 1 million de déplacements supplémentaires en automobile, qui sont fondés sur le service que le gouvernement a finalement décidé d'exploiter.

**Le président:** Ce sont les pourcentages qui m'intéressaient ainsi que la corrélation avec les transferts à d'autres modes de transports. Ce ne sont pas les autobus ni les avions qui en profiteront surtout, ce sont les automobiles.

**M. Shortliffe:** Oui.

**M. Dionne:** Y a-t-il une stratégie d'ensemble pour les transports au sein du ministère?

**M. Shortliffe:** La question est si vaste qu'il est—je n'essaie pas d'éluder la question, monsieur—c'est une question très difficile.

Poursuivons-nous des objectifs en matière de transport au pays? Oui, monsieur, assurément, tel que le gouvernement les a fixés. Le ministère a un très vaste mandat.

**M. Dionne:** Laissez-moi préciser dans ce cas. Y a-t-il une stratégie d'ensemble pour les services ferroviaires de voyageurs au ministère?

**M. Shortliffe:** Comme je l'ai dit ce matin, au cours des derniers mois le ministère a passé en revue un certain nombre de stratégies concernant le service ferroviaire des voyageurs au pays. Vous êtes parfaitement au courant de l'annonce faite par le gouvernement au sujet de la stratégie qu'il a adoptée.

**M. Dionne:** Cette stratégie a-t-elle été élaborée par le ministère?

[Texte]

**Mr. Shortliffe:** As I say, sir, we reviewed a number of strategies in the department with respect to rail passenger service.

**Mr. Dionne:** But was that one of the ones you reviewed within the department?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Dionne, please, sir, do not put me in the difficult position of having to discuss advice that I may or may not have given to the Minister of Transport.

**Mr. Dionne:** All I want is a yes or a no. That is not discussing advice.

**Mr. Shortliffe:** Did we look at this option? Absolutely.

**Mr. Dionne:** Thank you. When were you first aware of the establishment of the royal commission?

**Mr. Shortliffe:** Some weeks before the announcement.

**Mr. Dionne:** Well, it was a very well-kept secret, was it not?

**Mr. Shortliffe:** I normally do not answer that kind of question. Yes, sir, it was.

**Mr. Dionne:** So much so that when we called the department, Mr. Chairman, nobody knew anything about it. Neither did VIA Rail officials know anything about it. It seems to me that is another example of the ad hoc method by which the government came to this ludicrous decision. I do not expect the deputy to comment on that either.

**An hon. member:** Would you rather have it leaked?

**Mr. Dionne:** It might have been more helpful to the country if there had been.

I would like to know the percentage of the department's resources allocated to the different divisions of the department—air transport, marine transport, road transport, freight rail transport and passenger rail transport. It is perfectly understandable if you cannot give those figures here, but I would like to have them.

**Mr. Shortliffe:** Obviously, I do not have them in my head, sir, but we would be delighted to supply them to the chairman of the committee for you.

**Mr. Dionne:** When you are doing that, I would also like to know how many employees are in each division and who is in charge of each section.

**The Chairman:** Anything else?

**Mr. Dionne:** No, I think I will pass for now, and let somebody else have an opportunity to get on the second round.

**The Chairman:** I think that could be some interesting information. I know it will take a little time to put together, but I hope it can come in pretty soon—the sooner the better.

[Traduction]

**M. Shortliffe:** Comme je vous l'ai dit, monsieur, nous avons passé en revue un certain nombre de stratégies au ministère au sujet du transport ferroviaire des voyageurs.

**M. Dionne:** Mais celle-là était-elle parmi celles qui ont été passées en revue au ministère?

**M. Shortliffe:** Monsieur Dionne, je vous en prie. Ne me pressez pas dans la situation difficile de devoir discuter des conseils que j'ai pu donner ou ne pas donner au ministre des Transports.

**M. Dionne:** Tout ce que je veux, c'est un oui ou un non. Il n'est pas question de vos conseils.

**M. Shortliffe:** Avons-nous examiné cette option? Tout à fait.

**M. Dionne:** Merci. Quand avez-vous été mis au courant de la création d'une commission royale d'enquête?

**M. Shortliffe:** Quelques semaines avant l'annonce.

**M. Dionne:** C'était un secret bien gardé, n'est-ce pas?

**M. Shortliffe:** Je ne réponds normalement pas à ce genre de question. Oui, ça l'était.

**M. Dionne:** A tel point que lorsque nous avons contacté le ministère, monsieur le président, personne n'était au courant. Les autorités de VIA Rail non plus. Pour moi, voilà un autre exemple de l'improvisation avec laquelle le gouvernement a abouti à cette décision ridicule. Je ne m'attends pas à ce que le sous-ministre commente cette affirmation non plus.

**Une voix:** Auriez-vous préféré que cela fasse l'objet d'une fuite?

**M. Dionne:** Cela aurait peut-être été plus salutaire pour le pays.

J'aimerais savoir quel pourcentage des ressources du ministère est affecté à chacune de ces divisions: transport aérien, transport maritime, transport routier, transport ferroviaire des marchandises et transport ferroviaire des voyageurs. Je comprends très bien que vous ne puissiez pas nous donner ces chiffres ici, mais j'aimerais les obtenir.

**M. Shortliffe:** Je n'ai évidemment pas ces chiffres en tête, mais nous serons ravis de les communiquer au président du Comité.

**M. Dionne:** Pendant que vous y êtes, j'aimerais aussi savoir combien d'employés il y a dans chaque division et qui est à la tête de chaque section.

**Le président:** C'est tout?

**M. Dionne:** Non, mais je vais m'arrêter ici pour le moment pour laisser la chance à quelqu'un d'autre dans le deuxième tour de questions.

**Le président:** Ce seraient des renseignements intéressants. Il faudra un petit moment pour les rassembler, mais j'espère que nous les obtiendrons prochainement—le plus tôt serait le mieux.



[Text]

**Mr. Shortliffe:** We will provide it to you just as soon as we can.

**Mr. Angus:** I want to get back to the environmental assessment, which I thought was our subject matter this morning. I just want to understand a little bit more about the process.

• 1050

When you say that you talked to FEARO over time, were you talking to them in terms of the process, or were you talking to them in terms of the actual options that were being considered by the department?

**Ms Hurtubise:** Mr. Chairman, we talked to FEARO on a number of occasions about a number of issues. The first issue we discussed with them was our proposed methodology for doing our initial impact assessment. We discussed our proposed methodology, which was route by route, which is set out in our document. We then discussed with them as well the results of our analysis and our analysis itself so they could offer us comments, their observations, queries—answer any questions they might have had.

**Mr. Angus:** At any time during this process did they query you as to what the route-by-route emission figures would be?

**Ms Hurtubise:** No, sir, they did not.

**Mr. Angus:** At any time did they advise you that Canada had signed an international protocol in I think 1987 which committed Canada to not increase NO<sub>x</sub> emissions?

**Ms Hurtubise:** I was aware of that protocol.

**Mr. Angus:** Did FEARO advise you formally of that during your consultation?

**Ms Hurtubise:** No, Mr. Chairman, they did not.

**Mr. Angus:** At what time, if ever, did FEARO actually see this document, which is the seven-page preliminary environmental assessment?

**Ms Hurtubise:** FEARO saw the results of our analysis, which are attached as tables, before we submitted those tables and that analysis to the minister. FEARO saw that document when it was in draft form, before it was finalized.

**Mr. Angus:** Which would be about where in the process?

**Ms Hurtubise:** The tables and the analysis were concluded before the end of August, so between mid-August and late August.

[Translation]

**M. Shortliffe:** Nous vous les communiquerons dès que nous le pourrons.

**M. Angus:** Je voudrais revenir sur l'évaluation environnementale, ce qui était censé être l'objet de la séance de ce matin, je croyais. J'aimerais en savoir un peu plus sur le processus.

Vous avez dû vous entretenir avec le Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, j'aimerais donc savoir si c'est du processus que vous avez discuté avec lui, ou des solutions concrètes étudiées par le ministère.

**Mme Hurtubise:** Monsieur le président, nous avons discuté avec le représentant du Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement à quelques reprises sur diverses questions. La première fois, il a été question de notre méthodologie proposée pour effectuer notre étude initiale des incidences environnementales. A cette occasion, nous avons dit que nous voulions étudier chaque tronçon séparément, tel que précisé dans notre document. Nous avons ensuite parlé des résultats de nos analyses, et de notre analyse elle-même afin que le Bureau puisse nous présenter toutes ses remarques et ses questions sur le sujet.

**M. Angus:** Au cours de ces consultations, le Bureau vous a-t-il demandé quelles seraient les émissions produites sur chaque tronçon?

**Mme Hurtubise:** Non.

**M. Angus:** Vous a-t-il avisé du fait que le Canada avait signé un protocole international, en 1987 je crois, et en vertu duquel il ne doit pas augmenter ses émissions d'oxydes d'azote?

**Mme Hurtubise:** J'étais déjà au courant de ce protocole.

**M. Angus:** Mais le Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement vous a-t-il formellement avisé de cela pendant vos consultations?

**Mme Hurtubise:** Non, monsieur le président.

**M. Angus:** Le Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement a-t-il vu ce document, c'est-à-dire l'évaluation initiale des incidences environnementales de sept pages?

**Mme Hurtubise:** Le Bureau fédéral a vu les résultats de notre analyse, qui sont annexées au document sous forme de tableau, et ce avant que nous n'ayons soumis le tout au ministre. Il a donc vu la première version de ce document avant qu'il n'ait pris sa forme définitive.

**M. Angus:** Ce qui se situe à peu près quand?

**M. Hurtubise:** Les tableaux et analyses étaient terminés avant la fin du mois d'août, entre la mi-août et la fin août.

[Texte]

**Mr. Angus:** So this went through FEARO, and they said fine, hunky-dory, no problems.

**Ms Hurtubise:** That is correct.

**Mr. Angus:** Could you then explain to the committee why this document, if it had so much much circulation and review, was not automatically included in the minister's press kit, the daily announcement, and took us until the following week to obtain it?

**Ms Hurtubise:** We had prepared documentation on our study, on our results and on our conclusions to be submitted to the minister as advice to the minister. The document you see before you had to be translated and edited before it could be made public. The minister had the information beforehand.

**Mr. Angus:** In what language?

**Ms Hurtubise:** In English.

**Mr. Angus:** But he also had this for quite some time—

**Ms Hurtubise:** He received that on August 22.

**Mr. Angus:** When did he receive this one?

**Ms Hurtubise:** He received the results of our analysis at about the same time. I do not have the precise date, but late August.

**Mr. Angus:** But why would this not then have been processed for translation at the same time?

**Ms Hurtubise:** It was an internal briefing document for the minister. There was no need for it to be translated.

**Mr. Angus:** Are you suggesting that you had no intention initially of releasing this document?

**Ms Hurtubise:** No, sir, I am not suggesting that.

**Mr. Angus:** You obviously went through the process to translate other documents for release with the minister.

**Ms Hurtubise:** "Review 89" was translated by VIA Rail.

**Mr. Angus:** But there were other documents handed out by the minister—his statement indicating the system that would be in place after January 15. Did you not value this as highly as you valued the other, and that is why it did not go—

**Ms Hurtubise:** In the minister's full package of information provided on October 4 he did provide a summary of the environmental assessment document, and that was translated.

[Traduction]

**M. Angus:** Ces documents ont donc été présentés au Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, qui les a approuvés, c'est-à-dire n'y a vu aucun problème.

**Mme Hurtubise:** C'est exact.

**M. Angus:** En ce cas, pouvez-vous nous dire pourquoi un tel document, qui a été distribué aussi largement et a fait l'objet d'un ré-examen, n'a pas automatiquement été versé au dossier de presse du ministre, qui est utilisé chaque à jour lorsqu'il a quelque chose à annoncer, et pourquoi il a fallu attendre une semaine encore pour l'obtenir?

**Mme Hurtubise:** Nous avions préparé les documents utilisés pour notre étude, c'est-à-dire étayant nos résultats et nos conclusions afin qu'ils soient présentés comme informations à la disposition du ministre. Cela dit, le document que vous avez en main a dû être traduit et révisé avant d'être diffusé dans le public. Le ministre lui l'avait reçu auparavant.

**M. Angus:** Dans quelle langue?

**Mme Hurtubise:** En anglais.

**M. Angus:** Mais il l'avait reçu aussi quelques temps auparavant—

**Mme Hurtubise:** Il l'a reçu le 22 août.

**M. Angus:** Et quand a-t-il reçu celui-ci?

**Mme Hurtubise:** Il a reçu les résultats de notre analyse à peu près au même moment. Je ne peux vous citer de date précise mais c'est à la fin du mois d'août.

**M. Angus:** Pourquoi cependant est-ce qu'on n'aurait pas envoyé ce document-là à la traduction en même temps que l'autre?

**Mme Hurtubise:** Il s'agissait d'un document interne à l'usage du ministre. Il n'était pas nécessaire de le faire traduire.

**M. Angus:** Est-ce que cela veut dire qu'à l'origine, vous n'aviez pas l'intention de diffuser ce document?

**Mme Hurtubise:** Non, ce n'est pas ce que je veux dire, monsieur Angus.

**M. Angus:** Vous avez certainement fait traduire les autres documents communiqués au ministre.

**Mme Hurtubise:** «L'Examen 1989» a été traduit par Via Rail.

**M. Angus:** Cependant, le ministre a distribué d'autres documents, dont sa déclaration au sujet de l'entrée en vigueur du nouveau régime à partir du 15 janvier. En reste que ces documents n'avaient pas la même importance que les autres, et en ce cas, est-ce pour cela qu'ils n'ont pas—

**Mme Hurtubise:** Le dossier complet fourni par le ministre le 4 octobre comportait un résumé traduit de l'étude des incidences environnementales.



[Text]

**Mr. Angus:** It amazes me that it was not included as part of the package, and to take five days to do it. We know that things take time around here, Mr. Chairman, but. . .

In your preliminary environmental assessment, did you access any of the studies done in the United States or Europe that showed what the shifts would be from rail to other modes?

**Ms Hurtubise:** No, we did not. It was our view that the demographics of Canada and the geography of Canada are different, that we needed our own solution.

**Mr. Angus:** What was the basis of the projections that said  $x\%$  will go from train to car,  $x\%$  to air,  $x\%$  to bus?

**Mr. Ranger:** Those are the same proportions that exist now for the current use of the various modes. That is based on work that was conducted by VIA Rail in the course of preparing for the *Review 89* report. It came from various sources, sir.

• 1055

**Mr. Angus:** You are saying that it reflects the existing spread between modes. Did you not do any of your own studies, or access any studies that would deal with what happens if your train no longer runs? How will you travel?

**Mr. Ranger:** We felt this was a very conservative assumption to make, that current VIA passengers who would be displaced would move in the same proportion. We think this is conservative, so by choosing that option we knew we were on the right—

**Mr. Angus:** Of course around here “conservative” does not necessarily mean the correct way.

I have a final point. In your analysis, when you looked at the shift to automobiles primarily, did you examine the specific impact on the highway network that would be the ultimate route, in terms of its ability to absorb increased traffic—not six cars per hour? I think that is a pretty specious statistic when they do not travel 24 hours a day. They would be travelling primarily during daylight hours. Did you examine the impact on the existing capacity?

**Mr. Ranger:** Number one, the assumption was based on 18 hours a day, not 24, and again the calculations are presented on a route-by-route basis, so certain routes will have more traffic than others on average.

**Mr. Angus:** But did you then go one step further and ask what does this additional highway traffic mean to the

[Translation]

**M. Angus:** Je suis quand même renversé que cela n'ait pas fait partie de la première trousse de documents, et qu'il ait fallu cinq jours de plus pour le diffuser. Nous savons qu'il faut du temps pour faire les choses ici, monsieur le président, mais. . .

Pour les besoins de votre étude initiale des incidences environnementales, vous êtes-vous servis des études déjà effectuées aux États-Unis ou en Europe, et où on montrait quel moyen de transport bénéficierait de la réduction des services ferroviaires?

**Mme Hurtubise:** Non. Nous avons estimé que la situation démographique et géographique du Canada étant différente, nous avions besoin de notre propre solution.

**M. Angus:** En ce cas, sur quoi s'est-on fondé pour arriver à des projections selon lesquelles tel pourcentage du transport ferroviaire irait à l'automobile, et tel autre pourcentage à l'autocar?

**M. Ranger:** Il s'agit des proportions actuelles d'utilisation des divers moyens de transport. Elles se fondent sur le travail effectué par Via Rail pour préparer son rapport intitulé l'Examen 1989. Ce dernier se fonde sur diverses sources.

**M. Angus:** Vous avez dit que ces proportions illustrent l'utilisations des divers moyens de transport. Cependant, n'avez-vous pas effectué vos propres études sur les conséquences de l'abandon de certains services ferroviaires? Comment les gens voyageront-ils?

**M. Ranger:** Nous avons retenu cette hypothèse très conservatrice, c'est-à-dire que les passagers actuels de Via Rail utiliseraient tous les autres moyens de transport dans la même proportion. Cette hypothèse est conservatrice, et c'est pourquoi nous savions que nous avions raison de—

**M. Angus:** Bien sûr, ici le terme «conservateur» ne veut pas nécessairement dire ce qui convient.

J'ai une dernière question. Dans la partie relative au nombre de voyageurs qui utiliseraient l'automobile, votre analyse a-t-elle porté sur les répercussions précises que ce transfert aura sur le réseau routier? A-t-elle étudié la capacité de ce réseau d'absorber un nombre beaucoup plus élevé d'automobiles et non seulement six voitures de plus par heure? Je crois qu'un tel chiffre est assez douteux, surtout lorsqu'on sait que les gens ne voyagent pas 24 heures sur 24, mais surtout pendant le jour. Enfin, avez-vous étudié cette capacité d'absorption?

**M. Ranger:** D'abord, l'hypothèse se fonde sur une utilisation du réseau routier pendant 18 heures sur 24 et non 24 heures, et encore une fois, les calculs ont été effectués en fonction de chaque route, car nous savons bien que certaines d'entre elles devront accueillir plus de voitures que d'autres.

**M. Angus:** Cependant, avez-vous étudié la capacité d'absorption de l'infrastructure routière actuelle face à

[Texte]

existing infrastructure? Can the highways handle it, or what is the cost going to be to the provinces?

**Mr. Ranger:** No.

**Mr. Dionne:** Mr. Chairman, Mr. Angus, I think I am correct that it was a very "conservative" operation. It certainly was, and it was not even progressive.

**The Chairman:** Mr. Dionne, you are allowed to make your comment. Let us get on with the other witnesses. Thank you very much for coming today. It was most interesting.

I now call the Minister of Highways and Transportation for the Province of Manitoba. Welcome, Mr. Driedger. You have interesting individuals with you. You have been sitting patiently and seeing how informal and relaxed we are most times, and you have been through this before in your capacity in your home province. You presented us with a brief which has been circulated. If you could introduce those who are with you, then we are in your hands to go through your brief. Either paraphrase it, or whatever, so we can get into questions.

**Hon. Albert Driedger (Minister of Highways and Transportation, Government of Manitoba):** Thank you, Mr. Chairman. With me is my Director of Transportation, Mr. Jim Wallace, and Denis Schaefer, who is also in my transportation division.

Mr. Chairman, I am sure members of the committee get an awful lot of reading material, and their time is probably limited. However, since the impact of VIA Rail affects each province separately, and our submission, though it may seem lengthy, addresses our government's position in terms of the impact VIA will have on Manitoba, and with the indulgence of the committee I shall try to read relatively quickly. I also wonder, Mr. Chairman, if you could put the submission on the record. We sent a draft copy to the committee last week. We have a revamped one that we submitted this morning, and I think it outlines the specific concerns that we have as the Government of Manitoba.

**The Chairman:** Carry on.

**Mr. Driedger:** Mr. Chairman, members of the committee, I am pleased to have this opportunity to present my government's concerns over the recent announcement of massive cuts in our nation's rail passenger service. This decision will have grave consequences for all Manitobans.

[Traduction]

cette augmentation de la circulation? Nos grands routes peuvent-elles s'accommoder de cela, ou sinon, combien cela coûtera-t-il aux provinces?

**M. Ranger:** Non.

**M. Dionne:** Monsieur le président, monsieur Angus, je crois que cet exercice a effectivement été très «conservateur» et certainement pas progressiste.

**Le président:** Monsieur Dionne, maintenant que vous avez pu faire votre remarque, passons aux autres témoins. Auparavant, je tiens à remercier très vivement le groupe que nous venons d'entendre. Tout cela a été très intéressant.

Je vais maintenant demander au ministre des des Transports et des autoroutes du Manitoba de bien vouloir s'approcher. Soyez le bienvenu parmi nous, monsieur Driedger. Vous avez amené avec vous des personnes intéressantes. Pendant que vous attendiez patiemment votre tour, vous avez été à même d'observer à quel point nous sommes détendus la plupart du temps, et d'ailleurs, vous êtes déjà passés par ce genre d'audience dans votre propre province. Vous nous avez envoyé un mémoire que nous avons déjà distribué. Ayez l'obligeance de nous présenter ceux qui vous accompagnent, après quoi vous pourrez nous communiquer les points saillants de votre mémoire afin que nous ayons suffisamment de temps pour vous interroger.

**L'honorable Albert Driedger (ministre des Transports et des Autoroutes, et gouvernement du Manitoba):** Merci, monsieur le président. Je suis accompagné aujourd'hui par mon directeur des transports, M. Jim Wallace, et par M. Denis Schaefer, lui aussi de ma division des transports.

Monsieur le président, je suis sûr que les membres du Comité ont énormément de documents à lire, et le temps dont ils disposent à cette fin est probablement très limité. Toutefois, étant donné que les réductions des services de Via Rail touchent chaque province de façon différente et que mon mémoire, bien que long, précise la position de mon gouvernement face à ces mesures au Manitoba, si vous n'y voyez pas d'objection, je vais m'efforcer de le lire assez rapidement. Je me demande aussi, monsieur le président, s'il ne serait pas possible de l'annexer au procès-verbal, car la version que nous vous avons envoyée la semaine dernière était la première. Depuis, nous l'avons modifiée, et c'est cette dernière version que je vous lis ce matin. Elle comporte les principales préoccupations du gouvernement du Manitoba sur le sujet.

**Le président:** Allez-y.

**M. Driedger:** Monsieur le président, membres du Comité, je suis heureux de pouvoir prendre la parole devant vous afin de vous faire part des préoccupations de mon gouvernement au sujet des réductions considérables de services annoncées récemment dans les services de transport des voyageurs de notre pays. Cette décision aura des conséquences très graves pour tous les Manitobains.



[Text]

[Translation]

• 1100

The provinces are partners with the federal government in the administration and provision of transportation. Accordingly this should provide for an ongoing consultative process to prevent the introduction of programs leading to significant negative impacts in the provinces. Unfortunately the provinces were not consulted on this most important issue. The result will be an overburdening cost transference, which will have an extremely harsh impact on employees, future employment and a number of important sectors of our provincial economy. For this reason we would urge that you recommend placing a moratorium against the planned cuts until such time as both your committee and the royal commission have completed their respective reviews.

The ministers responsible for transportation across Canada should in turn then have an opportunity to review the recommendations, assess their potential impact on all sectors and devise a framework for our present and future transportation requirements. This will require the full co-operation of the federal Minister of Transport. Further we trust that the royal commission will look at passenger requirements by all modes to at least the year 2020, bearing in mind the need to consider related factors such as preservation of the environment, alternate energy sources, energy self-sufficiency, safety, implications of free trade, goods and services tax, deregulation and the ability of the modes to meet these challenges. Manitoba endorses deficit reduction initiatives but not where they can lead to undue cost transfers.

The next item is the significance of VIA Rail to Canada and Manitoba. Approximately 9,000 Manitobans are employed in the rail sector. The majority of these are located in Winnipeg, providing a most valued contribution to the city's economy. Winnipeg continues to pride itself as a major transportation centre, although this role has been seriously downgraded in recent years with CN regional headquarters relocating to Edmonton and lay-offs in the transport sector.

The October 4 announcement to dismantle over half of the nation's rail passenger services will serve to further destroy Winnipeg's historic place in transportation. Of particular concern is the devastating results this will have on transportation sector employees and their families, as well as the general economy of the city of Winnipeg. It is reported that 680 Manitobans are employed by VIA Rail, with at least another 1,400 employed in support services. In addition to providing an essential service and the movement of people, rail passenger operations fuel the food service, tourism and hotel industries. VIA is also an important customer for at least 48 Manitoba suppliers.

Many northern Manitoba and Ontario communities have no other means of surface transportation access. Local, regional and transcontinental trains thus perform

Les provinces s'associent au gouvernement fédéral pour assurer les transports d'une région et les administrer; aussi une consultation permanente s'impose-t-elle pour empêcher que ne soient mis en place des programmes aux effets néfastes pour les provinces. Il est regrettable que sur cette question si importante, les provinces n'aient pas été consultées. Il en résultera un énorme transfert des coûts, qui touchera durement les employés, l'avenir de l'emploi et plusieurs secteurs importants de l'économie provinciale. C'est pourquoi nous vous exhortons à recommander un moratoire sur les compressions prévues jusqu'à ce que votre Comité et la commission royale aient respectivement terminé leurs études.

Les ministres provinciaux responsables des transports devraient alors, à leur tour, examiner les recommandations, en évaluer les incidences éventuelles sur tous les secteurs et dresser un plan des besoins actuels et futurs en matière de transport. Ils auront besoin, pour cela, de l'entière collaboration du ministre fédéral des Transports. Nous espérons également que la commission royale examinera les besoins, jusqu'en l'an 2020 au moins, de tous les modes de transport de voyageurs en tenant compte de facteurs connexes tels que la préservation de l'environnement, les sources d'énergie de remplacement, l'indépendance énergétique, la sécurité, les incidences du libre-échange, la taxe sur les produits et services, la déréglementation et la capacité des moyens de transport de faire face à toutes ces exigences. Le Manitoba approuve toute mesure visant à la réduction du déficit, mais pas si elle débouche sur un transfert excessif des coûts.

Je voudrais maintenant en venir à la signification de Via Rail pour le Canada et le Manitoba. Environ 9,000 habitants de notre province sont employés dans les chemins de fer, la majorité se trouvant à Winnipeg et contribuant, de façon notable à l'économie de cette ville. Winnipeg est fière d'être, en matière de transport, une plaque tournante, encore que ce rôle ait été gravement compromis ces dernières années lorsque le siège régional du CN a été installé à Edmonton et que des licenciements ont eu lieu dans ce secteur.

Le démantèlement de plus de la moitié des services de voyageurs par chemin de fer, annoncé le 4 octobre, sapera encore davantage le rôle historique de Winnipeg en matière de transport. Cette décision aura des résultats catastrophiques pour les cheminots et leur famille ainsi que pour l'économie de Winnipeg. Les Manitobains employés par Via Rail sont au nombre de 680, avec 1400 au moins employés dans les services de soutien. Via non seulement assure un service essentiel et le transport des voyageurs, mais ce dernier alimente les services de restauration, le tourisme et l'industrie hôtelière. Via est également un gros client d'au moins 48 fournisseurs manitobains.

Nombreuses sont les collectivités du nord du Manitoba et de l'Ontario qui ne disposent pas d'autre moyen de transport que les transport de surface. Aussi les trains

*[Texte]*

the most important role of providing vital service links in some instances and an important service option in others, while at the same time fueling the economy. As a result any action that threatens to undermine rail operations is of concern to all Manitobans. VIA reports that the contribution to the national economy of their operations is \$1.5 billion annually, creating employment for 57,000 Canadians.

According to the VIA review of passenger rail transportation in Canada, over 2,000 Manitobans owe their livelihood to rail passenger service. If our services are cut in half we stand to lose as many as 1,000 jobs eventually, representing approximately \$30 million in wages annually, and another \$15 million to \$20 million annually will be lost in the purchases of goods and services. The VIA report advises that the majority of displaced passengers is expected to shift to the use of private automobiles. Accordingly there will be a marginal offset, if any, experienced through increased activity in the bus and air modes.

The next item is Manitoba's rail passenger service needs, beginning with southern continental services. Brandon is the largest centre in Manitoba outside of Winnipeg. We have been attempting to enhance the social and economic opportunities of this important western Manitoba service centre. These initiatives have been frustrated by a declining rail presence and the inability of the community to secure and maintain jet service. In fact, Brandon lost its jet service within the past year. The announcement that the southern transcontinental route is to be discontinued will result in this key community being denied yet another service link with southern Canadian centres such as Regina and Calgary.

Obviously citizens of Brandon and other southwestern Manitoba communities are dismayed at the announcement to discontinue the transcontinental services between Montreal and Vancouver via Ottawa, Sudbury, Winnipeg, Brandon, Regina and Calgary. This service has been in place for almost a century and represents the transportation link that binds Canada together. According to the review conducted for VIA, there is a vast untapped tourism market that could be exploited by this train. However this has been frustrated by the need to operate antiquated, unreliable and unattractive equipment on slow schedules. The introduction of efficient, modern, attractive and rapid trains would result in a substantial increase in ridership and a reduction in operating costs, thereby reducing the need for subsidy.

• 1105

The introduction of efficient, modern, attractive, and rapid trains would result in a substantial increase in ridership and a reduction in operating costs, thereby reducing the need for subsidy. As previously mentioned, Brandon is being denied access to modern jet service. The introduction of a modern transcontinental train would offer this city access to an attractive service alternative.

*[Traduction]*

locaux, régionaux et transcontinentaux assurent-ils un service vital dans certains cas et une option précieuse dans d'autres, tout en alimentant l'économie. Aussi toute mesure susceptible de menacer le transport par chemin de fer touche-t-elle au vif tous les Manitobains. L'apport de Via à l'économie nationale serait, d'après la société de 1,5 milliard de dollars par an, créant des emplois pour 57,000 Canadiens.

D'après une étude sur le transport des voyageurs par chemin de fer au Canada, plus de 2,000 Manitobains vivent de ces services. Si nos services sont réduits de moitié, c'est un millier d'emplois que nous allons perdre, ce qui représente environ 30 millions de dollars de salaires par an, auxquels s'ajoute la perte de 15 à 20 millions de dollars par an d'achat de biens et de services. D'après le rapport de Via la majorité des voyageurs qui devront renoncer aux chemins de fer voyageront par automobile privée et les autres moyens de transport, aérien et par autocar, ne bénéficieront que marginalement de cette mesure.

Il y a un autre aspect à la question, à savoir les besoins du Manitoba en transport de voyageurs par chemin de fer, à commencer par les lignes du sud. Brandon est, après Winnipeg, la plus grande agglomération du Manitoba. Nous nous sommes efforcés de valoriser les débouchés sociaux et économiques de cette importante agglomération de l'ouest du Manitoba, mais la diminution des transports par chemin de fer et la difficulté de Brandon d'assurer la viabilité d'un service de transport aérien a compromis nos efforts. La suppression de la ligne transcontinentale du sud sera un dur coup pour cette importante agglomération, en la privant d'un autre lien avec les centres du Canada du sud, à savoir Regina et Calgary.

Les habitants de Brandon et d'autres collectivités du sud-ouest du Manitoba sont consternés d'apprendre la suppression de la ligne transcontinentale entre Montréal et Vancouver via Ottawa, Sudbury, Winnipeg, Brandon, Regina et Calgary. Cette ligne, qui est presque centenaire, constitue le lien entre les différentes villes du Canada. D'après l'étude commandée par Via, il existe un vaste réservoir de possibilités qui n'ont pas été exploitées par cette ligne, à cause de la faible vitesse du matériel périmé, peu-fiable et inconfortable. La mise en service de trains modernes, rapides, efficaces et plaisants amènerait une augmentation considérable des voyageurs et une diminution des coûts d'exploitation, et en conséquence des subventions.

Comme je le disais tout à l'heure, Brandon est privée de service aérien moderne et c'est pourquoi un train transcontinental confortable serait particulièrement bienvenu comme solution de rechange. Nous vous demandons donc instamment de recommander le maintien des lignes actuelles jusqu'à la mise en service de nouveaux trains à titre expérimental.



## [Text]

Accordingly, we would urge you to recommend the maintenance of the existing service until such time as new trains can be made available to test the market.

Northern Manitoba services: We have been diligently lobbying the federal government to join with us in programs to eliminate the uncertainty and anxiety confronting the citizens of northern Manitoba, who justifiably fear the potential loss of a vital rail lifeline. While we are pleased that passenger service to and within northern Manitoba will continue to operate, the fact is that the guarantee is for a period of but one year.

I have to make a correction here. I had the privilege of meeting with the federal Minister of Transport yesterday and he committed himself to providing passenger service to the remote areas for the next five years.

These uncertainties must be eliminated in the long run through the introduction of long-term service guarantees.

The Winnipeg-to-Churchill train has been outfitted with the oldest equipment in the rail passenger car fleet. Not only is it unattractive, but it is prone to breakdown. This contributes to service delays, slow and unreliable schedules, and general customer dissatisfaction. There is also concern to note that the lack of equipment has resulted in VIA being unable to meet the demand for service on this route. This has been a major irritant to the remote communities, such as Thicket Portage and Pikwitonei, as well as to passengers and tourists. Travel agents have been frustrated by their inability to book space and sleeping accommodations on the Churchill train.

It is essential that a commitment be made towards guaranteeing the continuity of the service from Winnipeg to Churchill, together with a commitment to introduce new and reliable service on the route. Guarantees are also required with respect to the service from The Pas to Lynn Lake. In terms of both service and contribution to the Manitoba economy, we view these commitments as being a vital component to our objective of a sustainable development throughout the province. At a minimum, it is imperative that present services be retained while alternatives are being explored.

Winnipeg-Capreol service: Approximately 500 Manitobans own cottages on the CN main line between Winnipeg and the northern Ontario community of Farlane. These properties have a value of approximately \$20 million and were developed over the past 60 to 70 years on the understanding that there would be continued rail access. The Winnipeg-to-Capreol train provides 2,000 to 3,000 campers with the only practical service connection. The removal of this train without consideration for the cost burden to be imposed on the cottage owners is an unconscionable action that must be rectified. Surely the cottage owners should not be expected to see their investments obliterated due to the lack of service access. While the transcontinental train

## [Translation]

Services dans le nord du Manitoba. Nous avons exercé toutes sortes de pressions sur le gouvernement fédéral pour qu'il collabore avec nous à des programmes destinés à dissiper l'inquiétude et l'incertitude des habitants du Manitoba du nord qui craignent, à juste titre, de perdre une ligne de chemin de fer d'importance capitale. Nous sommes heureux d'avoir pu maintenir les lignes de voyageurs à destination du nord du Manitoba et dans cette région même, mais cette promesse n'a été arrachée que pour une période d'un an.

Je dois toutefois apporter là une rectification: J'ai eu le privilège de m'entretenir hier avec le ministre fédéral des Transports qui s'est engagé à assurer, pendant les cinq prochaines années, les services de voyageurs vers les régions éloignées.

Ces incertitudes doivent être éliminées à la longue, par l'introduction de garanties de services à long terme.

Le train Winnipeg-Churchill est l'un des plus désuets de tout le parc de trains de voyageurs: Il est non seulement inconfortable, mais il tombe fréquemment en panne, entraînant des retards, des horaires fantaisistes, des voyages très longs et, d'une façon générale, le mécontentement des clients. Le manque d'équipement a également eu pour effet d'empêcher VIA d'assurer le service sur cet itinéraire, ce qui a particulièrement irrité les gens des collectivités éloignées, comme Thicket Portage et Pikwitonei, ainsi que les voyageurs et touristes. Les agents de voyages sont mécontents de n'avoir pu réserver des places et des couchettes dans le train de Churchill.

Il est essentiel d'obtenir que soient garanties la continuité du service de Winnipeg à Churchill et la mise en place de trains nouveaux et fiables sur cet itinéraire. Garantie s'impose également pour la ligne qui va de The Pas à Lynn Lake. Ces lignes, tant par le service qu'elles assurent que par leur apport à l'économie du Manitoba, constituent un élément essentiel de notre objectif de développement rationnel de la province toute entière. Faute de mieux, il faut absolument conserver les services actuels pendant que des solutions de rechange sont à l'étude.

Service Winnipeg-Capreol: Environ 500 Manitobains ont des chalets sur la ligne principale du CN, entre Winnipeg et Farlane, commune du nord de l'Ontario. Ces propriétés, d'une valeur globale de 20 millions de dollars, ont été construites au cours des 60 à 70 dernières années avec la promesse d'être desservies de façon permanente par chemin de fer. Le train de Winnipeg à Capreol est le seul moyen de transport de 2,000 à 3,000 résidents. Il serait scandaleux de priver les gens de cette villégiature de ce train sans tenir compte des coûts qui leur seraient ainsi imposés. Les propriétaires de ces chalets ne devraient pas voir la valeur de leur propriété réduite en fumée parce qu'ils sont privés de moyens de transport. Le train transcontinental continuera de desservir le même

*[Texte]*

will be running through these cottage communities, the three-times-per-week schedule precludes weekend access. Further, the train will have insufficient capacity to meet the service demand, particularly during the summer months.

VIA has advised the Winnipeg to Farlane Camping and Recreational Association that they will only be able to accommodate a maximum of 54 campers per train in view of capacity limitations. Clearly the Winnipeg-to-Capreol service must be left in place until such a time as suitable alternative rail passenger service can be arranged.

Obstacles to rail passenger service: Both former Prime Minister Trudeau and the Hon. Don Mazankowski disclosed that the major impediment to achieving a low-cost, efficient, and high-demand service was the fact that our system was plagued with 30- to 40-year-old equipment. They recognized that this obsolete, unattractive, and slow equipment was prone to breakdowns and that it was extremely costly to operate and maintain. In order to establish rail as a preferred mode of travel and to reduce the level of subsidy payments, it was promised that there would be the construction of new lines, the provision of new trains, and the introduction of high-speed service for the Prairies, as well as for continental services. Western Canadians have grown impatient while they continue to await the introduction of these programs.

It is of particular interest to note that other nations have reported a substantial improvement in economic performance in rail passenger service operations following the introduction of fast, modern, safe, and comfortable trains operating on reliable schedules. Why, then, do we continue to procrastinate? Had the \$5 billion spent on VIA over the past decade been applied to the introduction of modern trains, VIA would have enjoyed the successful performance that is being realized elsewhere.

• 1110

Future investments in VIA must be positive in their application to ensure the introduction of modern equipment. At the same time, VIA management must be prepared to capitalize on the new opportunities this will provide in achieving optimal performance in remote, regional and transcontinental markets. Increased ridership and the use of more efficient equipment will reduce the need for operating subsidies.

I am pleased to note that Mr. Mazankowski also recognized the need for VIA to have a clear-cut mandate and to make it independent from CN and CP.

There are some other considerations. VIA's performance in western operations in recent years has been encouraging, in spite of the need to operate costly and antiquated equipment. Ridership has increased by approximately 20% in the last two years and revenues by

*[Traduction]*

itinéraire, mais avec un train trois fois par semaine, il ne peut plus servir au transport des propriétaires des chalets pendant les fins de semaines et n'aurait d'ailleurs pas assez de wagons pour répondre à la demande, en particulier pendant les mois d'été.

VIA a fait savoir à la «Winnipeg to Farlane Camping and Recreational Association» (Association de loisirs et de camping de Winnipeg à Farlane) qu'en raison des restrictions, il ne pourrait plus transporter qu'un maximum de 54 campeurs. Il me semble évident que la ligne Winnipeg à Capreol devrait être maintenue jusqu'à ce qu'on puisse organiser un moyen de transport de rechange.

Obstacles au service de voyageurs par chemin de fer: M. Pierre Trudeau, ancien premier ministre et l'honorable Don Mazankowski ont tous deux déclaré que le principal obstacle à un moyen de transport efficace, à prix modique et très fréquenté est le fait que notre système fonctionnait avec un équipement datant d'il y a 30 ou 40 ans. Ces trains vétustes, inconfortables et lents tombent souvent en panne, et les réparations et l'entretien en sont fort coûteux. Pour que le public se tourne vers les chemins de fer et en vue de réduire les subventions, on a promis la construction de nouvelles lignes, l'achat de nouveaux trains et l'introduction d'un train à grande vitesse pour les Prairies ainsi que pour les lignes continentales. Les Canadiens de l'Ouest sont excédés d'attendre en vain l'introduction de ces programmes.

Fait intéressant à noter, d'autres pays ont enregistré des progrès remarquables dans le transport de passagers par chemin de fer à la suite de la mise en service de trains rapides, modernes, sûrs et confortables aux horaires fiables. Pourquoi perdons-nous encore du temps en tergiversations? Si les cinq milliards dépensés pour VIA au cours de la dernière décennie avaient été utilisés pour l'introduction de nouveaux trains, VIA aurait obtenu l'excellent rendement que l'on connaît ailleurs.

A l'avenir, les investissements dans VIA devront servir à l'acquisition d'équipement moderne. En même temps la direction de VIA doit exploiter à fond les possibilités nouvelles d'assurer un service de qualité à des marchés éloignés, régionaux et transcontinentaux. Si le nombre de voyageurs augmente, et grâce à un équipement plus efficace, le besoin de subventions d'exploitation diminuera.

J'ai constaté avec satisfaction que M. Mazankowski était également d'accord sur la nécessité, pour VIA, d'un mandat clairement tracé qui la rende indépendante du CN et du CP.

Il faut également tenir compte d'autres considérations: malgré l'équipement vétuste et coûteux, VIA a eu de beaux résultats, ces dernières années, dans l'Ouest: au cours des deux dernières années, le nombre de voyageurs a augmenté d'environ 20 p. 100 et les recettes d'environ



## [Text]

approximately 40%. The introduction of new trains would tap the latent tourist and local service market.

Admittedly, the local market is not nearly as large as the corridor and major U.S. market. However, western Canadians have a propensity to travel, and since the climate is subject to extremes, a much greater opportunity exists to redirect passengers from automobiles to modern rail service.

It is sufficient to note that only 1% of travel in the west is by rail. It is also expected that the ensuing shortfall in energy supplies will eventually force travellers to use public modes.

Over 80% of inter-city travel is by the private automobile, which is reliant upon petroleum-based fuels. Some energy experts are predicting world-wide shortages of these fuels by the mid-1990s. Escalating gasoline prices and potential rationing of fuel will lead to an ever-increasing reliance on mass transit systems. Since many of the trips by automobile are in the short to medium-distance range, rail and bus capacity will have to be in place to accommodate this demand. This capacity must be planned for today to satisfy future system requirements.

Transportation consumes 25% of our energy requirements, and most of this is petroleum based. In view of the rapidly deteriorating state of the atmosphere and depleting petroleum reserves, it is essential that we explore alternative energy sources. This is also important from the standpoint of economic security and national independence.

The solution to many of these problems rests in the fortunate ability of the railways to electrify. This should lead to the introduction of non-polluting, rapid, safe, low-cost, efficient and high-quality electrified rail service within the not-too-distant future.

Canada has an enviable reserve of untapped hydro-electric power. We should be fully exploiting the advantage of this efficient, non-polluting renewable energy resource. Only half of Manitoba's hydro-electric power has been tapped. We would be pleased to work with the federal government in the development of these resources and support transmission facilities to sponsor an electrified rail system.

Modern electrified trains can operate at 300 kilometres per hour, and the energy cost is approximately one-quarter that of diesel. Further, electric locomotives offer the advantages of immediate power response with two times the traction, one third the maintenance and twice the life span of diesel locomotives.

## [Translation]

40 p. 100. De nouveaux trains permettraient d'exploiter plus à fond le marché du tourisme et celui des services locaux.

Il faut reconnaître que le marché local est loin d'atteindre le niveau de celui du corridor et des grandes agglomérations américaines, mais les Canadiens de l'Ouest aiment voyager et avec les rigueurs du climat, les voyageurs se laissent plus facilement encourager à laisser là leur automobile pour voyager en train, à condition que celui-ci soit moderne.

Il suffit de constater que 1 p. 100 seulement des voyages dans l'Ouest s'effectue par train. On s'attend également que la pénurie d'énergie finisse par forcer les voyageurs à utiliser les transports publics.

D'une ville à l'autre, plus de 80 p. 100 de la circulation se fait en voiture particulière, alimentée par des carburants à base de pétrole. Certains spécialistes des questions d'énergie prévoient qu'au milieu des années 1990, le monde connaîtra une pénurie de ces carburants. La montée en flèche du prix de l'essence et l'éventuel rationnement de celle-ci donneront de plus en plus d'importance aux transports publics. Puisque nous prenons le plus souvent la voiture pour parcourir de petites ou moyennes distances, il faudra prévoir une infrastructure de transport par chemin de fer et autobus pour prendre la relève. C'est aujourd'hui que nous devons planifier en fonction de ces facteurs, afin de répondre aux besoins futurs.

Les transports absorbent 25 p. 100 de notre consommation d'énergie, qui provient essentiellement du pétrole, dont les réserves s'épuisent; compte tenu de la dégradation rapide de l'atmosphère, nous devrions à tout prix envisager l'exploitation de sources d'énergie de rechange. Par ailleurs, notre sécurité économique et notre indépendance nationale en dépendent.

Les trains, heureusement, peuvent être électrifiés, permettant ainsi la solution d'un grand nombre de ces problèmes. Dans un avenir assez rapproché, nous devrions avoir des lignes de chemin de fer électrifiées, non polluantes, rapides, sûres, à prix modique, efficace et de haute qualité.

Le Canada a la chance de disposer de ressources considérables et non exploitées d'énergie hydro-électrique, énergie efficace, non polluante et renouvelable que nous devrions pleinement exploiter. La moitié seulement de l'énergie hydro-électrique du Manitoba est utilisée; nous serions heureux de collaborer avec le gouvernement fédéral à la mise en valeur de ces ressources et à la création de lignes de transmission pour encourager l'électrification des lignes de chemin de fer.

Un train moderne fonctionnant à l'électricité peut rouler à 300 kilomètres l'heure, à un coût énergétique qui est environ un quart de celui du diesel. En outre, les locomotives électriques ont l'avantage d'avoir une réponse instantanée, deux fois la puissance de traction, un tiers du coût d'entretien et deux fois la durée de vie des locomotives diesel.

## [Texte]

The benefits that would accrue to the rail passenger network are a matter of record. The fact that this is in complete harmony with energy, self-sufficiency, environmental, safety, national security, developmental and economic recovery objectives should be sufficient inducement to proceed to at least the exploratory stages. To derive maximum benefit for Canadians, this should be done with a view to capturing the U.S. market for Canadian suppliers of rail equipment and systems.

As a matter of interest, in recognition of the serious state of the environment, the U.S. will be imposing California's strict emission standards throughout the nation. Further, the U.S. Environmental Protection Agency has proposed regulations to reduce the levels of sulphur and aromatics in diesel fuel. Also, Congress is considering extensions to the tax incentives for conversion to alternate fuels.

Clearly, an opportunity exists for us to be at the leading edge of the development, manufacturing and implementation of a completely revamped major rail network across Canada and the United States.

In terms of safety, reports published by Transport Canada disclose that rail fatalities per 100 million passenger miles were 1/24 that of auto, 1/3 of that of conventional air and bus, and 1/6 that of short take-off and landing aircraft. We submit that the economic and social costs associated with safety must be a primary consideration in the evaluation process.

Given the vast expanse of Canada, all modes require the infusion of direct and indirect subsidies. Rail passenger service should not be dismantled because of the need for financial support. Changes are needed to improve the viability of rail passenger service. This is possible through service enhancement, not service reduction.

Demanding that a rail passenger system be self-sustaining places it at an extreme disadvantage vis-à-vis the other modes and removes advantages inherent in the rail mode. We are concerned that the recent announcements will retard the potential to capitalize on the future opportunities and advantages offered by a modernized rail system. These opportunity costs must be fully explored.

• 1115

Mr. Chairman, we have 11 recommendations.

1. That a moratorium be placed on all planned VIA cuts pending completion of the review of your committee and the royal commission. Further, that no action be taken until such time as the results of these reviews have been

## [Traduction]

Les avantages qu'en tirerait un réseau de transport des voyageurs par chemin de fer sont notoires et le fait que ces résultats seraient obtenus en complète harmonie avec les objectifs énergétiques, l'autarcie, le respect de l'environnement, la salubrité, la sécurité nationale, le développement et le redressement de l'économie devrait suffire à nous amener tout au moins au stade exploratoire. Pour que les Canadiens en tirent le maximum de bénéfice, ce projet devrait viser à la conquête du marché américain par les fournisseurs canadiens d'équipement et de systèmes de voies ferrées.

Je voudrais signaler à ce propos qu'en raison de la grave situation de l'environnement, les États-Unis vont imposer à tout le pays les strictes normes antipollution appliquées par la Californie. En outre, la *Environmental Protection Agency*, aux États-Unis, a proposé de réglementer la réduction du taux de soufre et de composés aromatiques dans le diésel et le Congrès a mis à l'étude un supplément de mesures incitatives visant à la conversion aux énergies de rechange.

La chance s'offre à nous d'être à la pointe du progrès en rénovant à fond le réseau des voies ferrées qui couvre le Canada et les États-Unis.

Au point de vue sécurité, les rapports publiés par Transports Canada révèlent que le nombre de victimes des accidents de chemin de fer, pour 100 millions de milles-voyageurs, est 24 fois moins élevé que pour la circulation automobile, trois fois moins que pour l'avion et l'autocar et six fois moins élevé que pour les avions à décollage et atterrissage courts. Les considérations de sécurité alliées aux coûts économiques et sociaux devraient constituer un facteur de premier plan dans le processus d'évaluation.

Compte tenu de la vaste étendue du Canada, il n'est pas de moyen de transport qui n'exige l'injection de subventions directes et indirectes, et les transports par chemin de fer ne devraient pas être démantelés parce qu'ils ont besoin d'aide. Des changements sont nécessaires pour améliorer la viabilité des services de voyageurs par chemin de fer, et la solution est d'améliorer ces services, et non de les réduire.

Exiger des chemins de fer qu'ils soient financièrement indépendants, c'est les mettre en fort mauvaise posture par rapport aux autres moyens de transport et ne pas tenir compte de ce qui constitue leurs points forts. Nous craignons que les récentes décisions contrecarrent nos chances de mettre en valeur notre réseau de chemin de fer. Nous devrions évaluer pleinement ces coûts d'opportunité.

Monsieur le président, nous avons 11 recommandations à proposer:

1. En attendant que soient terminées l'étude de votre Comité et celle de la commission royale, toutes les réductions et subventions à VIA doivent être suspendues. En outre, aucune mesure doit être prise avant que le



*[Text]*

fully explored by the council of ministers responsible for transportation and a suitable long-range plan developed in a co-operative consultative environment within that forum.

2. That the terms of reference for the royal commission be extended to cover passenger services by all modes to the year 2020, considering all direct and interrelated issues as set out in our submission.

3. That the spirit of co-operative federalism and joint federal-provincial planning form the basis for the ongoing, systematic development of our transportation network in order to maximize the benefits and opportunities for all Canadians. Accordingly, that the federal Minister of Transportation be directed to meet collectively with his provincial colleagues to set the framework for discussions, planning and development.

4. That the ministers responsible for transportation be required to keep the First Ministers informed of developments with respect to the review and transportation planning. No major changes should be introduced without prior approval of the First Ministers in view of the extreme significance of transportation developments to the future of Canada.

5. That since VIA west has suffered from the lack of funding and autonomy through playing a subservient role to the east and, in particular, to the corridor services, it is essential for a separate organization to be established to focus on the western service needs, including the provision of a separate budget sufficient to finance the acquisition of new equipment. VIA west should continue to be headquartered in Winnipeg because of its strategic location.

6. That VIA embark on the introduction of rapid diesel trains for transcontinental and regional services while exploring the potential for modern rail buses on local and remote services. This will bridge the gap while consideration is given to the introduction of electrified systems. Service variations should be considered, such as the possibility of introducing rapid, interconnecting regional services as an option to transcontinental services.

7. That VIA be provided with a clear mandate to offer a full range of services, particularly to remote communities.

8. That the cost recovery objective be tempered with the realization that this consideration is secondary to performing vital services to remote and isolated communities.

9. That VIA be afforded the same benefits as a shipper with respect to CN and CP service negotiations, including redress procedures.

10. That VIA operate independently of CN and CP.

*[Translation]*

conseil des ministres responsables des transports n'ait étudié le résultat de ces rapports et n'ait dressé un plan à long terme dans un climat de collaboration et de consultation.

2. Le mandat de la commission royale devrait être élargi pour englober, jusqu'en l'an 2020, les services de transport de voyageurs par tous les moyens de transport, dans le contexte de tous les problèmes qui sont directement et indirectement liés, comme nous l'avons exposé dans notre mémoire.

3. La mise en valeur de notre réseau de transport devrait se faire dans l'esprit de collaboration propre au fédéralisme et avec la coopération des provinces, pour assurer le maximum d'avantages et de débouchés à tous les Canadiens. La mise en place du plan les discussions, la planification et le développement devraient se faire lors de réunions entre le ministre fédéral des Transports et ses homologues provinciaux.

4. Les ministres responsables des transports devraient être tenus d'informer les premiers ministres des discussions en cours relatives à la planification des transports. Aucun changement d'importance ne devrait être apporté sans l'approbation préalable des premiers ministres, compte tenu de l'importance capitale des transports pour l'avenir du Canada.

5. VIA ayant particulièrement souffert dans l'Ouest de l'insuffisance du financement et de son autonomie parce qu'elle jouait un rôle subalterne par rapport à l'Est, en particulier au corridor, il est essentiel de mettre en place un organisme distinct qui défendra les besoins de l'Ouest et qui disposera d'un budget distinct lui permettant de financer l'acquisition d'un équipement neuf. Compte tenu de l'emplacement stratégique de Winnipeg, VIA Ouest devrait y conserver son siège social.

6. VIA devrait peut-être introduire des trains diesel rapides pour les lignes transcontinentales et régionales, tout en examinant les possibilités de desservir les localités et les régions éloignées avec des autorails modernes. C'est là une mesure transitoire qui devrait permettre d'assurer les services en attendant l'introduction d'un réseau électrifié. Diverses possibilités devraient envisagées, par exemple, celle de services régionaux rapides, reliés les uns aux autres, au lieu de services transcontinentaux.

7. Le mandat donné à VIA devrait lui permettre d'assurer tout un éventail de services, en particulier aux collectivités éloignées.

8. L'objectif de rentabilité ne devrait plus être dominant, mais subordonné à la nécessité d'assurer des services d'importance cruciale pour les collectivités isolées et éloignées.

9. VIA devrait bénéficier des mêmes avantages qu'un expéditeur en ce qui concerne les négociations de services avec le CN et le CP, y compris les procédures de recours.

10. VIA devrait fonctionner indépendamment du CN et du CP.

[Texte]

11. That planning commence today to ensure that our transport system is available to respond to tomorrow's needs.

Mr. Chairman, I apologize for the time I took. I appreciate the opportunity of having it put on the record.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister, it is on the record. We will now open it up to questioning, which will help in your position.

**Mr. Walker (Winnipeg North Centre):** Thank you, Mr. Minister, for taking the time to give us an idea of how these changes will impact on Manitoba. I would like to start my questioning by reviewing the route considerations you have outlined here so that other members of the committee might appreciate the significance of these routes to Manitoba and, in particular, understand that the Churchill route is not only a remote service, but also a tourist service. You did not really talk about it very much. Perhaps you could elaborate for the benefit of the members of the committee on the importance of trying to maintain Churchill and the provincial strategy on that issue.

**Mr. Driedger:** Maybe I should just momentarily go back in history a little bit. In the late 1950s the community of Churchill had a population of approximately 7,000 people. Gradually over the years there has been a decrease in services provided to the area to the point where we now have between 700 and 800 people resident in Churchill. Aside from the air transportation opportunity, the train is the only means of communication out of there. Along the route we have other isolated communities, such as Thicket Portage, Pikwitonei and other native communities, having no other means of transportation other than the rail.

**Mr. Walker:** Is it not true that Churchill is also one of the most unique tourist destination points in western Canada?

**Mr. Driedger:** We certainly think so, and we are trying to promote it as such.

**Mr. Walker:** VIA played an important role.

**Mr. Driedger:** A very important role.

• 1120

**Mr. Walker:** In the early 1980s the federal government signed an agreement with the Province of Manitoba to build a rail bus. It was an experiment that was thought to be a unique opportunity to service remote communities at a low cost. Can you please tell us the status of that project?

**Mr. Driedger:** Without going into too much detail, the project was scrapped, I suppose. It was our feeling in the province that it was never given a proper chance with the kind of equipment they were using. We still feel the rail

[Traduction]

11. Le processus de planification devrait être amorcé sans délai, afin que nous disposions, à l'avenir, d'un réseau de transport adéquat.

Je m'excuse, monsieur le président, du temps qu'il m'a fallu, mais je suis heureux d'avoir fait état officiellement de nos appréhensions et de nos recommandations.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre, le tout est consigné au procès-verbal. Nous allons maintenant donner la parole aux intervenants, ce qui vous permettra de préciser votre position.

**M. Walker (député de Winnipeg-Nord-Centre):** Merci, monsieur le ministre, d'avoir consacré votre temps à nous faire comprendre les incidences de ce changement pour le Manitoba. Il faudrait commencer par examiner les itinéraires que vous proposez, afin que les autres membres du Comité le fait, l'importance de ces lignes pour le Manitoba et comprennent, en particulier, que la ligne de Churchill ne dessert pas seulement une collectivité éloignée, mais constitue également une ligne touristique. Vous n'avez fait qu'effleurer la question, mais vous pourriez peut-être expliquer au Comité l'importance d'assurer la desserte de Churchill et la stratégie provinciale sur cette question.

**M. Driedger:** Je devrais peut-être vous brosser un bref historique de la question: À la fin des années 50, l'agglomération de Churchill comptait environ 7,000 habitants, mais les services de cette région se sont tellement détériorés qu'il n'en reste plus que 700 à 800. À part l'avion, le train est le seul moyen de communication à Churchill. Son parcours passe par d'autres collectivités isolées tel que Thicket Portage, Pikwitonei et autres localités d'autochtones qui dépendent entièrement du chemin de fer pour leur moyen de transport.

**M. Walker:** N'est-il pas vrai que Churchill constitue une destination touristique unique dans l'ouest du Canada?

**M. Driedger:** C'est certainement notre opinion et nous essayons d'en faire la promotion.

**M. Walker:** VIA jouait, dans cette promotion, un rôle important.

**M. Driedger:** Un rôle très important.

**M. Walker:** Au début des années 1980, le gouvernement fédéral a signé avec le Manitoba une entente pour la construction d'un autorail, expérience qui devait constituer une chance unique, pensait-on, pour desservir à coût modique les agglomérations éloignées. Pouvez-vous nous dire où en est ce projet?

**M. Driedger:** Je ne veux pas entrer dans tous les détails, mais le projet a été abandonné, nous laissant l'impression, dans la province, qu'avec le genre d'équipement qui avait été utilisé, on ne lui avait jamais pleinement donné sa



*[Text]*

bus is an option we would be prepared to discuss and pursue.

**Mr. Walker:** It was part of the ERDA agreement, and when those ERDA agreements began to be cancelled, that in fact was one of the projects that was cancelled too.

**Mr. Driedger:** That is correct.

**Mr. Walker:** You should know that in figures presented by the federal government for the maintenance of the northern route to Churchill, this route is one of the most costly routes to replace and modernize. One of the reasons it is going to be so costly is that projects such as the rail bus are not available for consideration.

Also we know, and you mentioned it in your paper, as did the previous witnesses, that the federal government is considering what to do with the remote routes. Can you tell us what sort of communication the Minister of Transport has had with you?

**Mr. Driedger:** Are you making reference to the meeting I held yesterday?

**Mr. Walker:** I just want to know, for the record, has the minister begun consultations with the province and what are some of the considerations to be with routes like Churchill? What should we, as Manitobans, know about that?

**Mr. Driedger:** I had the privilege of meeting with the federal Minister of Transportation yesterday afternoon, at which time he indicated and assured us that passenger transportation would be provided to the remote communities for the next five years.

**Mr. Walker:** That is guaranteed for five years now.

**Mr. Driedger:** He did not indicate that it was necessarily by way of VIA Rail, just that transportation services would be provided to the isolated communities for the next five years.

**Mr. Walker:** Did he give you any idea what alternatives he is considering?

**Mr. Driedger:** He indicated to us that he was prepared to sit down and dialogue with us and discuss if there were cheaper options.

**Mr. Walker:** The second route I want to talk about is the camper route. You noted that VIA Rail indicated that the capacity was only going to be 54 passengers per train. Why was that?

**Mr. Driedger:** My understanding is that they have a restriction on the short distance in terms of reservations.

**Mr. Dennis Shaefer (Director, Transportation Policy, Department of Highways and Transportation, Province of Manitoba):** There is the additional problem of the capacity of the train. You would have to add about five to six cars to that train to accommodate the campers.

*[Translation]*

chance. L'autorail nous paraît toujours une option intéressante.

**M. Walker:** C'était dans le cadre de l'entente EDER et avec la disparition de ces ententes, le projet d'autorail a suivi dans la foulée.

**M. Driedger:** C'est exact.

**M. Walker:** Il ressort des chiffres présentés par le gouvernement fédéral pour l'entretien de la ligne nord à destination de Churchill que cette ligne est l'une des plus coûteuses à remplacer et à moderniser, mais si elle est si coûteuse, c'est parce que des projets tels que l'autorail ont été écartés.

Nous savons également—vous le mentionnez dans votre mémoire, comme l'avaient déjà fait les témoins qui vous ont précédé—que le gouvernement fédéral est en train de se demander ce qu'il compte faire pour les lignes desservant les régions éloignées. Pouvez-vous nous dire si vous êtes sur ce point en communication avec le ministre des Transports?

**M. Driedger:** Est-ce à l'entretien d'hier que vous pensez?

**M. Walker:** Je voudrais simplement savoir, aux fins du compte rendu, si le ministre a entamé des consultations avec la province et quelles sont les options qui se présentent pour les lignes comme celles de Churchill? Qu'est-ce qui devrait être porté à la connaissance des Manitobains?

**M. Driedger:** J'ai eu le privilège d'un entretien, hier après-midi, avec le ministre fédéral des Transports, qui m'a assuré que pour les cinq prochaines années, le transport des voyageurs serait assuré vers les collectivités éloignées.

**M. Walker:** C'est là une garantie de cinq ans.

**M. Driedger:** Il n'a pas précisé que ce transport se ferait par VIA Rail; il m'a simplement assuré que le transport à destination des collectivités éloignées serait assuré pendant les cinq prochaines années.

**M. Walker:** Vous a-t-il parlé d'autres options?

**M. Driedger:** Il nous a dit qu'il était disposé à discuter avec nous si des options moins coûteuses se présentaient.

**M. Walker:** L'autre ligne dont je voulais vous parler est celle qui dessert la région des chalets. Vous avez dit que VIA Rail n'aurait de place que pour 54 voyageurs par train. En connaissez-vous la raison?

**M. Driedger:** Je crois comprendre que sur de petites distances, les réservations sont limitées.

**M. Dennis Shaefer (directeur, Politique des transports, ministère des Transports et des autoroutes, province du Manitoba):** C'est là une question de capacité des trains: Pour loger les campeurs, il faudra ajouter cinq à six wagons.

[Texte]

**Mr. Walker:** Did VIA indicate why they could not do that?

**Mr. Schaefer:** It is train capacity limitations.

**Mr. Walker:** Because of engines, or what?

**Mr. Shaefer:** I would assume that one of the problems would be the motive power.

**Mr. Walker:** Did they indicate to you their plan to get rid of 400 cars in the next 3 years?

**Mr. Shaefer:** Yes, we are aware of that. But more specifically, even if you had that additional capacity and the train could accommodate it, the fact that it would depart from Winnipeg on a Saturday night at 8 and not return until Monday at about 10 a.m. is of very little value to the campers.

**Mr. Walker:** What is your strategy as the Government of Manitoba to fight this?

**Mr. Driedger:** Mr. Chairman, I raised it with the federal minister and he gave me the assurance that they would be reviewing the situation regarding the camper special. I do not have any assurance of what will come out of that, but he has indicated that they would have another look at the impact.

**Mr. Walker:** Is it not in reality the only solution to have a separate train? To have a Transcontinental service leaving Vancouver to take advantage of daylight in the British Columbian markets makes it near impossible to set up a schedule that can accommodate the Winnipeg-Northern Ontario route.

**Mr. Driedger:** It would be my hope and intention to pursue this subject with the federal department in the course of the winter so that we have a service that we can provide for the people for the next summer.

**Mr. Walker:** On a more general note, many years ago I was asked by a previous Minister of Transport to look at the future of VIA Rail. What struck me going across the west was the adamant position of the provincial governments to support the continuation of VIA services, which was only matched by their vehemence in not participating in supporting VIA in any way.

• 1125

For other members, this is how Amtrak overcame its problems. One thing Amtrak does is in order to establish a new route, in order to establish new services, the states and cities interested have to participate. That was in part of the legislation that was introduced and then withdrawn by the government here in 1986.

How does the provincial government in Manitoba proceed on the issue of how you maintain the subsidies we all know are quite necessary for the continuation of VIA Rail?

[Traduction]

**M. Walker:** VIA vous a-t-elle dit pourquoi ce n'était pas faisable?

**M. Shaefer:** C'est à cause de la limite de capacité des trains.

**M. Walker:** A cause des locomotives?

**M. Shaefer:** L'un des problèmes, je pense, c'est la force motrice.

**M. Walker:** Vous a-t-on parlé de l'intention de se débarrasser de 400 wagons dans les trois prochaines années?

**M. Shaefer:** Oui, nous sommes au courant. Mais même si la capacité était suffisante et s'il y avait de la place pour tous ces voyageurs, le départ de Winnipeg le samedi soir à 20 heures et le retour qui n'a lieu que le lundi à 10 heures du matin enlèverait à cette ligne beaucoup de son intérêt pour les campeurs.

**M. Walker:** Qu'est-ce que le gouvernement du Manitoba entend faire pour remédier à cette situation?

**M. Driedger:** Monsieur le président, j'ai soulevé la question avec le ministre fédéral qui m'a assuré que ce cas particulier serait mis à l'étude. Je ne sais pas quel en sera le résultat, mais il m'a promis de réexaminer la question et ses incidences.

**M. Walker:** La seule solution ne consiste-t-elle pas, en réalité, à avoir un train spécial? Avec une ligne transcontinentale au départ de Vancouver le train doit parcourir de jour la Colombie-Britannique, il est presque impossible de prévoir un horaire qui convienne aux voyageurs de la ligne Winnipeg-Nord de l'Ontario.

**M. Driedger:** J'ai l'intention de reprendre cette question au cours de l'hiver avec le ministère fédéral, afin que nous puissions assurer le transport de ces gens l'été prochain.

**M. Walker:** Pour élargir un peu la discussion, je vous signalerai qu'il y a bien des années, un ancien ministre des Transports m'a demandé d'examiner les possibilités d'avenir de VIA Rail. J'ai été frappé, lors de mes voyages dans l'Ouest, par l'acharnement des gouvernements provinciaux à vouloir conserver VIA, et par leur obstination toute aussi grande à ne pas subventionner VIA d'aucune façon.

Je dirais, à l'intention de mes collègues, que c'est la façon dont Amtrak a résolu ses problèmes. Pour créer un nouveau trajet, et mettre en place de nouveaux services, les états et agglomérations intéressés doivent participer. C'est en partie le projet de loi qui avait été présenté, puis retiré par le gouvernement canadien en 1986.

Comment le gouvernement provincial du Manitoba entrevoit-il la question de savoir comment maintenir les subventions qui sont essentielles, nous le savons tous, à l'existence de VIA Rail?



[Text]

**Mr. Driedger:** I would have to indicate some concern and reservation about transference of responsibilities from the federal government to the provincial government, particularly Manitoba, which is not one of the richest provinces in the country. Certainly I think what we have been saying all along is that the royal commission and this committee will hopefully be coming forward with some recommendations that will address some of these things. We are stressing and have maintained all along that there should be long-term planning about transportation needs and a dialogue with the provinces. Most certainly we do not want just to sit back and be critical of things that happen. We want to be part of it and see whether we can help provide services for the future.

**Mr. Walker:** How did the minister react to your request for a moratorium for one year?

**Mr. Driedger:** We raised that with the Council of Ministers in Calgary on September 21. At that time the minister indicated—this was prior to the decision—he would not consider it. Obviously the decision was made. We plan to pursue this with the Council of Ministers. The chairman of the Council of Ministers was in touch with me as late as yesterday, before I left the city, and is planning to call the ministers together. We hope to raise that issue again on a joint basis.

**Mr. Walker:** Will it be on the agenda at the First Ministers' conference?

**Mr. Driedger:** I will be checking with my Premier to see whether it will be part of that discussion.

**Mr. Walker:** And will you be recommending he raise it?

**Mr. Driedger:** I understand it will be raised at the Premiers' conference.

**Mr. Walker:** On the question of employment, VIA employees and maintaining VIA west as headquartered in Winnipeg, which I think is a very important function for our city, how did the minister respond to your request for assurances that VIA be continued to be allowed to play an important role in Manitoba?

**Mr. Driedger:** The federal minister fully realized the impact and the importance of Winnipeg as a transportation centre, and he indicated possibly places such as Montreal and Winnipeg would be affected more dramatically than other provinces because of the service centres that they are. He did not offer any solution at present.

**Mr. Dionne:** I would like to ask the minister if he would be kind enough to tell us what his reaction was to the setting up of the royal commission after the announcement of the decimation of VIA Rail, rather than having the royal commission beforehand, to know what recommendations the commission would make before VIA was gutted rather than after.

**Mr. Driedger:** That is a bit of a leading question, I suppose. Our feeling is strongly that after the horse is

[Translation]

**M. Driedger:** Ce n'est pas sans appréhension que j'envisage un transfert des responsabilités du gouvernement fédéral au gouvernement provincial, en particulier au Manitoba, qui n'est pas l'une des plus riches provinces du pays. Ce que nous affirmons depuis toujours, c'est que la commission royale et votre Comité devraient, nous l'espérons, proposer des recommandations afin de résoudre certains de ces problèmes. Nous affirmons depuis toujours qu'il devrait y avoir une planification à long terme sur les besoins en transport, et un dialogue avec les provinces. Loin de nous l'intention de nous contenter de rester dans les coulisses à critiquer. Nous voulons participer à part entière et voir si nous pouvons assurer à l'avenir les services nécessaires.

**M. Walker:** Comment le ministre a-t-il réagi à votre demande d'un moratoire d'un an?

**M. Driedger:** Le 21 septembre, nous avons soulevé cette question à Calgary, en conseil des ministres, et le ministre a fait savoir à l'époque—c'était avant la décision—qu'il ne pouvait accéder à cette demande. La décision a été prise, nous avons l'intention de relancer la question auprès du conseil des ministres. Pas plus tard qu'hier, le président du conseil des ministres a pris contact avec moi, avant mon départ et m'a fait part de son intention de réunir les ministres. Nous espérons soulever de nouveau la question tous ensemble.

**M. Walker:** Sera-t-elle à l'ordre du jour de la conférence des premiers ministres?

**M. Driedger:** Je vérifierai avec mon premier ministre pour voir si elle sera à l'ordre du jour.

**M. Walker:** Recommanderez-vous qu'elle y soit placée?

**M. Driedger:** Je crois savoir qu'elle le sera.

**M. Walker:** Comment le ministre a-t-il réagi à votre demande de conserver le siège de VIA Ouest à Winnipeg où il remplit une fonction très importante pour notre ville et assure de nombreux emplois? Vous a-t-il répondu que VIA pourra continuer à jouer ce rôle au Manitoba?

**M. Driedger:** Le ministre fédéral est parfaitement conscient de l'importance de Winnipeg comme centre de transport et nous a fait savoir que des endroits tels que Montréal et Winnipeg seraient plus durement touchés que d'autres provinces, à cause de leur rôle de plaque tournante. Il n'avait toutefois pas d'autre solution à offrir pour le moment.

**M. Dionne:** J'aimerais demander au ministre s'il peut nous faire connaître sa réaction à la création d'une commission royale après l'annonce du coup porté à VIA Rail, alors qu'en bonne logique, la commission royale aurait dû être mise en place d'abord et formuler ses recommandations avant que l'on ne réduise les services de VIA.

**M. Driedger:** Votre question est un peu tendancieuse, mais nous considérons effectivement qu'il ne sert à rien

[Texte]

gone it is pretty hard to check the barn door. We would have liked to have this process of the royal commission and this committee deal with the whole issue, including the provinces, before the decisions were made. We have been very consistent in our position that there should have been a consultative process before the decision was made.

**Mr. Benjamin:** Mr. Driedger, welcome to the committee. Mr. Chairman, these witnesses have made my day. I have found at least one Conservative in Canada I agree with.

**The Chairman:** You are not that hard to disagree with.

• 1130

**Mr. Benjamin:** Seriously, I am very pleased with this submission because much of what is in it is what I and others have been saying for a lot of years around here. It is always helpful—I hope it will be helpful—when somebody else comes up with the same kinds of information and facts.

You said the minister would be willing to reconsider the passenger service for the campers, east of Winnipeg. What did he say about the run to Churchill? Was he willing to reconsider the frequency, the kind of equipment that is on it?

**Mr. Driedger:** First of all, I want to indicate that Conservatives are allowed to have their own opinions. They do not always have to agree.

**Mr. Benjamin:** You should go to an NDP convention some time and watch the arguments.

**Mr. Driedger:** The federal minister has not indicated that he would reconsider the position. He said that he would review the situation of the camper special.

With regard to the Churchill route, he has indicated that he will provide that kind of passenger service to Churchill for the next five years, but that he would be looking at an alternative situation which he would discuss with us. We have certainly encouraged the fact that we would like to participate in discussions.

**Mr. Benjamin:** In your opinion, what kind of alternatives are there from Lynn Lake or Thompson to Churchill? Have you looked into what it would cost to build a road along that route, if you could build one?

**Mr. Driedger:** My view would be that over a period of time possibly the road could be an option. I would be very hesitant to get into that kind of discussion at this stage of the game. However, I have an agreement with the federal minister that my staff and his staff will be meeting and starting to look at various options, for instance a rail bus. Our concern has to be that Manitoba together with the federal government provide access for the remote communities. I think this is very important.

[Traduction]

de fermer la porte de l'écurie quand le cheval a pris la fuite. Nous aurions préféré saisir la commission royale et le comité de toute cette question, y compris celle des provinces, avant que les décisions ne soient prises et nous avons toujours affirmé hautement que les consultations devaient précéder les décisions.

**M. Benjamin:** Je vous souhaite la bienvenue au Comité, M. Driedger. Monsieur le président, ces témoins me comblent de joie: voilà au moins un conservateur au Canada avec lequel je me trouve d'accord.

**Le président:** Il faut dire que ce n'est pas une mince affaire d'être d'accord avec vous.

**M. Benjamin:** Sérieusement, je suis très satisfait de ce mémoire, car il reprend en grande partie ce que moi-même et d'autres disent déjà depuis plusieurs années. Il est toujours bon—j'espère que ce sera le cas ici—que quelqu'un d'autre vienne présenter les mêmes indications et les mêmes données.

Vous avez dit que le ministre serait disposé à réexaminer la question du service-voyageurs pour les campeurs, à l'est de Winnipeg. Qu'a-t-il dit au sujet du trajet vers Churchill? Est-il prêt à revoir la fréquence du service et le type de matériel utilisé?

**M. Driedger:** Tout d'abord, je tiens à dire que les conservateurs ont le droit d'avoir leurs opinions. Ils ne doivent pas toujours être d'accord.

**M. Benjamin:** Vous devriez assister de temps à autre à un congrès du NPD pour écouter les discussions.

**M. Driedger:** Le ministre fédéral n'a pas dit qu'il allait revenir sur sa position. Il a dit qu'il allait examiner le cas particulier des campeurs.

En ce qui concerne la ligne de Churchill, il a annoncé que ce type de service-voyageurs serait assuré pour les cinq années à venir, mais qu'il examinerait les autres solutions possibles et en discuterait avec nous. Nous avons bien répété que nous aimerions participer aux discussions.

**M. Benjamin:** A votre avis, quelles seraient les autres solutions pour relier Lynn Lake ou Thompson à Churchill? Avez-vous essayé de savoir ce que coûterait la construction d'une route sur ce parcours, en admettant que ce soit possible?

**M. Driedger:** Je crois que la route pourrait être une option dans un certain temps. J'hésite beaucoup à me lancer maintenant dans ce genre de discussion. Cependant, il est entendu avec le ministre fédéral que mes collaborateurs et les siens se rencontreront pour examiner les différentes options, comme par exemple un autorail. Nous voulons surtout que le Manitoba, en collaboration avec le gouvernement fédéral, assure l'accès aux localités éloignées. C'est très important.



[Text]

Everybody realizes the uniqueness of Churchill itself. Every province has certain northern routes that possibly have a major impact on some communities. Manitoba has always felt that Churchill is unique because it is an alternate port, even though it is ice-bound for a portion of the year. There is potential for expansion in terms of using the port facility.

**Mr. Benjamin:** A number of years ago Churchill had an Armed Forces base. Churchill was the resupply centre for the north. Have you had any discussions about restoring some of the resupply for the north to the port of Churchill? I have been told by various experts that you could make Churchill a five to seven month a year port with the present technology we have. Of course, there would have to be some work done on the harbour, navigational aids, and icebreaking services. Something should be made of the port, rather than letting it crawl along, barely getting anywhere. Has that kind of discussion been going on? Is that not part of overall transportation planning and development?

**Mr. Driedger:** As I indicated before, from the late 1950s there has been a decline taking place in Churchill. In the late 1950s the population was around 7,000; now it is about 7,800. Basically, Churchill was built through federal participation in terms of the rail line, the port, the airport—all these activities were federally related. There has been a depletion of these kinds of services, and as a result we have a problem in Churchill. We are considering 40 initiatives provincially, together with the various departments, together with the federal government, in terms of enhancing and seeing whether we can rejuvenate the Port of Churchill. At the present time we supply out of the Port of Churchill. It has not been totally deleted, but we feel that is the place where it should happen.

• 1135

Mr. Chairman, we could go on at length about the impact of Churchill, and aside from the time limitations, I would welcome entering into a long-term debate about the future of Churchill.

**The Chairman:** Mr. Minister, I am glad you said that and Mr. Benjamin asked the question. I understand the thrust behind the question, because obviously if Churchill is more viable that is more reason to keep a rail service going, and therefore it is relevant. But we are getting into port development of Churchill, which this committee has also looked at from time to time, and not your brief and not really VIA. What is the population of Churchill now, 2,000?

**Mr. Driedger:** No, it is between 700 and 800 people.

**The Chairman:** That is even fewer than when we were up there.

[Translation]

Tout le monde sait à quel point Churchill est un cas unique. Dans toutes les provinces, certains parcours dans le nord ont une importance majeure pour certaines agglomérations. Le Manitoba a toujours considéré que Churchill était un cas unique car c'est un port supplémentaire, même s'il est bloqué par les glaces pendant une partie de l'année. Il y a là un potentiel d'expansion du fait des aménagements portuaires.

**M. Benjamin:** Il y a quelques années, l'armée avait une base à Churchill. Churchill était le centre de réapprovisionnement pour le Nord. Avez-vous envisagé de rétablir ce système d'approvisionnement du Nord par le port de Churchill? Selon ce que m'ont dit plusieurs experts, il serait possible, avec la technologie actuelle, d'utiliser le port de Churchill de cinq à sept mois par an. Bien sûr, il faudrait faire apporter quelques modifications au port lui-même, aux aides à la navigation et aux services de brise-glaces. Il faudrait faire quelque chose de ce port au lieu de laisser pourrir la situation. Avez-vous discuté de ce problème? Est-ce que ceci ne fait pas partie d'un plan d'ensemble du développement des transports?

**M. Driedger:** Comme je l'ai dit tout à l'heure, la population de Churchill est en régression depuis la fin des années 50. A cette époque, la ville comptait environ 7,000 habitants; elle en compte maintenant environ 700 ou 800. L'existence de Churchill est le fruit de la participation et des activités fédérales comme la voie ferrée, le port, l'aéroport. Ces services ont diminué petit à petit et c'est de là que vient le problème de Churchill. Nous étudions 40 initiatives dans la province, en collaboration avec les différents ministères et avec le gouvernement fédéral, pour voir s'il est possible de donner une nouvelle jeunesse au port de Churchill. Actuellement, le port de Churchill sert encore pour certains approvisionnements. Cette activité n'a pas complètement disparu, mais nous pensons qu'il est essentiel d'agir.

Monsieur le président, nous pourrions continuer longtemps à discuter de l'impact de Churchill, et si le temps nous le permettait, j'aimerais entamer un débat à long terme sur l'avenir de cette ville.

**Le président:** Monsieur le ministre, je suis heureux que vous disiez cela et que M. Benjamin ait posé cette question. Je comprends les motifs qui l'ont amené à la poser; en effet, si Churchill devient plus actif, il est encore plus justifié de maintenir la liaison ferroviaire et c'est donc important. Mais nous nous mettons à parler du développement du port de Churchill, question que notre comité a déjà examiné à certains moments, en nous écartant de votre mémoire et du problème de VIA. Combien y a-t-il d'habitants à Churchill actuellement, 2,000?

**M. Driedger:** Non, il y a entre 700 et 800 habitants.

**Le président:** C'est encore moins que quand nous y sommes allés.

[Texte]

**Mr. Driedger:** It depends on which time of year you take the census, Mr. Chairman. During the shipping season it will go higher than that, but at the present time, with the shipping season over, I believe it is down to around 700 or 800 people.

**Mr. Benjamin:** I have a quick comment about our experience with Churchill. When Mr. Lang was Minister of Transport they airlifted a whole bunch of polar bears out of Churchill to get them away from the city dump. They painted big circles on them and flew them 200 or 300 miles away, and inside of three weeks they were all back. So we asked the minister why he did not buy those bears a return ticket.

On page 80 of your brief you said that in order to reduce the level of subsidy payments you were promised construction of new lines, provision of new trains, and the introduction of high-speed service for the Prairies. I do not know of any new lines to be constructed. Do you not really mean the upgrading of present lines?

**Mr. Driedger:** Yes.

**Mr. Schaefer:** Our former Prime Minister Trudeau's commitments were to provide modern, rapid rail passenger service that included having independent lines for rail passengers to operate at high speed.

**Mr. Benjamin:** In recommendation 10, when you say VIA should operate independently from CN or CP, do you mean it should be provided with rail passenger legislation, that it have a legislative mandate under which to operate? Or is that number 7? We have been promised legislation every year too, which we have never gotten. It was on the *Order Paper* briefly in 1986 and then died.

**Mr. Schaefer:** It was recognized that for VIA to operate successfully it would have to have complete independence from CN or CP, so that the focus on management would be on the provision of fast, efficient rail passenger service.

**Mr. Benjamin:** I am particularly gratified to see your submission starting at the bottom of page 10 about electrification. A colleague of mine and I did a paper on this—University of Guelph published it a number of years ago—on the efficiency of electric railways. I presume when you say electrification you mean for both freight and passengers. It would not be practical for just passengers.

**Mr. Driedger:** For both.

**Mr. Benjamin:** Has Manitoba Hydro or the government made any projections or even had discussions with the federal authority and CN and CP on the long-term provision of electricity for an electrified railway line? We proposed a number of times that the first prototype electrified line could be from Winnipeg to Thunder Bay

[Traduction]

**M. Driedger:** Tout dépend du moment de l'année où s'effectue le recensement, monsieur le président. Pendant la saison de navigation, le chiffre est plus élevé, mais actuellement, une fois la saison terminée, je crois que la population tombe à 700 ou 800 personnes.

**M. Benjamin:** Je voudrais faire un commentaire rapide au sujet de Churchill. Quand M. Lang était ministre des Transports, on a emmené par avion tout un groupe d'ours polaires pour les éloigner de la décharge municipale de Churchill. On leur a peint de grands cercles sur le dos, on les a emmenés à 200 ou 300 milles de là et trois semaines plus tard, ils étaient tous revenus. Nous avons alors demandé au ministre pourquoi il n'avait pas acheté un billet aller retour pour ces ours.

A la page 80 de votre mémoire, vous dites que pour réduire le niveau des subventions, on vous a promis de construire de nouvelles lignes, de vous donner de nouveaux trains et d'implanter un service à grande vitesse dans les Prairies. Autant que je sache, il n'est pas question de construire de nouvelles lignes. Faut-il réellement rénover les lignes existantes?

**M. Driedger:** Oui.

**M. Schaefer:** Notre ancien premier ministre, M. Trudeau, s'était engagé à fournir un service de transport ferroviaire des voyageurs rapide et moderne avec des lignes indépendantes pour des trains de voyageurs à grande vitesse.

**M. Benjamin:** A la recommandation 10, où vous dites que VIA devrait être indépendante du CN ou du CP, voulez-vous dire qu'il faudrait une loi particulière sur le transport ferroviaire des voyageurs qui donnerait à VIA un mandat législatif? Ou bien est-ce au numéro 7? On nous a également promis tous les ans une nouvelle loi que nous n'avons jamais eue. Le projet a été au *Feuilleton* pendant quelque temps en 1986 et a ensuite disparu.

**M. Schaefer:** On a reconnu que pour que la société VIA puisse fonctionner efficacement, elle devrait être tout à fait indépendante du CN ou du CP afin que l'on puisse se concentrer sur l'efficacité et la rapidité du service-voyagers.

**M. Benjamin:** Je suis particulièrement heureux de voir ce que vous dites en bas de la page 10 de votre mémoire au sujet de l'électrification. Avec un de mes collègues, j'ai préparé un document—l'Université de Guelph l'a publié il y a quelques années—sur l'efficacité du chemin de fer électrique. Je suppose que vous voulez parler d'électrification aussi bien pour les trains de marchandises que pour les trains de voyageurs. Ça ne pourrait se limiter à ces derniers.

**M. Driedger:** Pour les deux.

**M. Benjamin:** Est-ce que *Manitoba Hydro* ou le gouvernement a préparé des projections ou même discuté avec l'administration fédérale et le CN et le CP de la fourniture d'électricité à long terme pour alimenter une voie ferrée électrifiée? Nous avons proposé à plusieurs reprises que la première ligne prototype électrifiée soit



[Text]

on either CN or CP track or both. That is about a 400-mile run on a 30-year or 50-year contract to purchase electricity. Has Manitoba Hydro or your government done any studies on this? Have you ballpark figures you can give us?

• 1140

**Mr. Jim Wallace** (Executive Director, Transportation Policy, Programs and Research, Government of Manitoba): We did a study in the early 1980s on the potential for electrification and as a matter of fact chose the same pilot project you did of Winnipeg to Thunder Bay. I do not have the figures in my head, but we had a discussion with the federal government, and of course we worked with hydro at the time. We came up with a potential for it, and we did not get much co-operation. The long-term prospects looked good, but there was a requirement for some heavy financing at the front end and that scared people off. If you are interested we could get a copy of that study to you.

**Mr. Benjamin:** I would appreciate it very much. We had projections for 1979-80 of \$4 billion to \$5 billion initially.

**The Chairman:** We are talking about January 15, 1989, when things are going to cut out.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I say to the witnesses that electrifying 10,000 miles of the main lines in Canada would allow you to transfer 36 million gallons of diesel fuel from transportation into the production of food and heating of homes, which would be a lot more efficient, and those 10,000 miles would carry 75% of all the traffic in Canada.

**M. Langlois:** Monsieur le président, je vais être très rapide. Je voudrais rappeler au ministre ce qu'il dit à la page 2 de son mémoire quand il précise que la province du Manitoba appuie les initiatives qui peuvent conduire à la réduction du déficit, mais non lorsqu'elles peuvent causer des transferts de coûts indus.

La réduction de la participation du gouvernement fédéral au budget des opérations de VIA Rail transférerait ces coûts-là à qui et comment?

**Mr. Driedger:** As illustrated here, our concern is that just in the loss of job opportunities, which we feel could affect us to the tune of \$30 million, plus \$20 million that is going to be affected by the service sector, you are looking at a potential impact of approximately \$50 million a year, and we feel that estimate is probably on the conservative side.

We have a major concern that this kind of a move ultimately affects the economy of the province to quite a degree. We do not want to come to this with a closed mind; we want to be able to sit down and develop long term options. We feel there has to be a strategy developed

[Translation]

installée entre Winnipeg et Thunder Bay sur la voie du CN ou celle du CP, ou les deux. C'est un parcours d'environ 400 milles avec un contrat d'achat d'électricité sur 30 ou 50 ans. Est-ce que *Manitoba Hydro* ou votre gouvernement a réalisé des études à cet égard? Avez-vous des chiffres à nous donner à ce sujet?

**M. Jim Wallace** (directeur exécutif, Politique des transports, Programmes et recherche, gouvernement du Manitoba): Nous avons effectué une étude au début des années 80 sur les possibilités d'électrification et nous avons choisi d'ailleurs le même projet pilote que vous entre Winnipeg et Thunder Bay. Je n'ai pas les chiffres en tête, mais nous en avons discuté avec le gouvernement fédéral, et à l'époque, bien sûr, nous avons travaillé avec la compagnie d'électricité. Nous avons trouvé l'idée intéressante et nous n'avons pas eu beaucoup de coopération. Les perspectives à long terme semblaient bonnes, mais le financement de départ était considérable et c'est ce qui a fait peur aux gens. Si la question vous intéresse, nous pourrions vous faire parvenir un exemplaire de cette étude.

**M. Benjamin:** Je vous en serais très reconnaissant. Au départ, nous avions pour 1979-1980 des prévisions de l'ordre de 4 à 5 milliards.

**Le président:** Nous parlons du 15 janvier 1989, au moment des coupures.

**M. Benjamin:** Je voudrais simplement dire aux témoins, monsieur le président, qu'en électrifiant 10,000 milles des lignes principales au Canada, il serait possible de transférer 36 millions de gallons de gazole des transports à la production de produits alimentaires et au chauffage des maisons, ce qui serait beaucoup plus efficace et ces 10,000 milles représenteraient 75 p. 100 de tout le trafic ferroviaire.

**Mr. Langlois:** Mr. Chairman, I will be very brief. I would like to remind the Minister of what he says on page 2 of his brief about the Province of Manitoba supporting any initiatives that might lead to a deficit reduction but not when they are likely to cause unjustified cost transfers.

With the reduction in the federal government's contribution to VIA Rail operating budget, to whom would these costs be transferred and how?

**M. Driedger:** Comme vous le voyez, nous sommes surtout préoccupés par la perte de possibilités d'emploi, ce qui pourrait représenter pour nous une somme d'environ 30 millions de dollars, plus 20 millions qui correspondraient au secteur des services, ce qui fait donc un impact potentiel d'environ 50 millions par an; et cette estimation est sans doute en dessous de la vérité.

Nous craignons qu'à longue échéance, ce genre de décision ait un impact considérable sur l'économie de la province. Nous ne voulons pas refuser la discussion; nous voulons pouvoir débattre de façon réfléchie des options à long terme. Nous estimons qu'il faut définir une stratégie

[Texte]

for the transportation industry. That is why we would have welcomed the establishment of the royal commission and have this committee deal with these kind of situations well in advance of the kinds of decisions that were made.

My criticism over a period of time has been that death's-door decisions were made when actually I think these things should have been addressed 15 and 20 years ago so that we did not arrive at this kind of a distress situation in terms of making decisions. That is why we strongly encourage that before these decisions are implemented possibly this kind of review should take place. A moratorium should be placed on the decisions. Being old farmers by nature, we say if something is not working well, you fix it before it is totally broken. Once it breaks, it is a lot more costly, and that is what we are looking at right now.

**Mr. Langlois:** Deuxième question, monsieur le président,

I would like to ask the minister if he was the one who had to make the decision regarding the choice of routes in the western provinces, and if he had been offered the choice of the northern or the southern route, which one would he have recommended?

**Mr. Driedger:** That is a difficult question, if it were a matter of option, because the southern route of course has higher ridership. I think the federal government as well as ourselves have a commitment to provided access to isolated communities. Once you have provided this kind of service, to withdraw it creates a lot of agony and uncertainty in people's minds.

• 1145

I am sorry; I seem to have misunderstood your question, sir.

**Mr. Langlois:** I do not mean the route to Churchill. I mean the route that goes from Winnipeg through Saskatoon and Edmonton has been retained and the southern route of Winnipeg, Brandon, Regina, has been cancelled. If you had had a choice, which one would you have retained?

**The Chairman:** The CN versus the CP.

**Mr. Driedger:** I am sorry; I misunderstood the question. First of all, we would have preferred to keep both, but because of the ridership for tourism and other reasons, the southern route is the one that would possibly be more appealing to us.

**Mr. Langlois:** The moratorium you are recommending, as far as we can see, would last for approximately five years, so you are certainly concerned about the amount of money we are talking about here. We are talking about \$3.3 billion in a matter of five years.

**Mr. Driedger:** That comes back to the comment I made before that when something starts going wrong, you fix it early, you do not wait until it is broken. Basically, if it is broken then it is going to cost a lot more money, and that is what is happening right now. We fully appreciate the

[Traduction]

pour l'industrie des transports. C'est pour cette raison que nous sommes heureux qu'une commission royale ait été créée et que ce Comité soit chargé d'étudier les questions bien avant que les décisions ne soient prises.

J'ai souvent déploré que l'on prenne des décisions en catastrophe à la dernière minute alors que les problèmes auraient dû être étudiés il y a 15 ou 20 ans de façon à éviter ce genre de décision in extremis. C'est pourquoi nous insistons vivement sur l'importance de ce genre d'examen avant que les décisions n'interviennent. Nous sommes par nature de vieux cultivateurs qui considèrent que si un outil ne marche pas bien, il faut le réparer avant qu'il ne soit tout à fait inutilisable. Une fois que c'est cassé, c'est beaucoup plus cher et c'est exactement le problème que nous avons actuellement.

**Mr. Langlois:** A second question, Mr. Chairman,

Je voudrais que le ministre nous dise si c'est lui qui a dû prendre la décision quant au choix des liaisons dans les provinces de l'Ouest, et ce qu'il aurait recommandé si on lui avait demandé de choisir entre la liaison du Nord et celle du Sud?

**M. Driedger:** Ce serait un choix difficile car bien sûr, la liaison du Sud représente un nombre de voyageurs beaucoup élevé. Le gouvernement fédéral s'est engagé, tout comme nous, à assurer l'accès aux localités isolées. Une fois le service en place, il est impossible de le retirer sans susciter de fortes inquiétudes et une grande incertitude dans l'esprit des gens.

Je regrette, je dois avoir mal compris votre question, monsieur.

**M. Langlois:** Je ne parle pas de la ligne de Churchill. Je veux dire que la ligne qui va de Winnipeg à Saskatoon et Edmonton a été conservée tandis que la ligne du sud, celle de Winnipeg, Brandon et Régina a été supprimée. Si vous aviez eu le choix, laquelle auriez-vous gardée?

**Le président:** Le CN plutôt que le CP?

**M. Driedger:** Je suis désolé, j'avais mal compris la question. Tout d'abord, nous aurions préféré garder les deux, mais à cause du nombre de touristes et pour plusieurs raisons, le parcours du sud serait sans doute le plus intéressant pour nous.

**M. Langlois:** D'après ce que je peux voir, le moratoire que vous recommandez durerait environ cinq ans et vous avez donc sûrement pensé aux sommes que ceci représente. Il s'agit d'environ 3,3 milliards de dollars sur cinq ans.

**M. Driedger:** Ceci rejoint le commentaire que je faisais tout à l'heure en disant que lorsque quelque chose commence à ne plus marcher, il faut le réparer rapidement sans attendre que ce soit tout à fait cassé. Si quelque chose est cassé, il va falloir beaucoup plus



## [Text]

fact that a lot of cost is involved. But then my question would be why we are having hearings of this nature now and why we are establishing a royal commission at this stage of the game when decisions are already made. I will justify the criticism to some degree, but we are in a situation where in our province we are being affected dramatically and we feel that we have to make our views known, and that is what we have done here today.

**Mr. Langlois:** I tell you that to make the point that we are talking about lots of money.

**Mr. Atkinson:** If I could ask you a couple of questions about your brief, on page 5 you talk about the Transcontinental. You say that according to the review conducted for VIA—it is about halfway down the paragraph—there is a vast untapped tourism market but it has been frustrated by the need to operate on antiquated, unreliable, and unattractive equipment. To which review are you referring in that particular paragraph?

**Mr. Driedger:** We have the "Review of Passenger Rail Transportation in Canada, August, 1989".

**Mr. Atkinson:** On page 7 you refer to the Winnipeg-Capreol service. You talk about the cottage properties having a value of approximately \$20 million, and then you say that there is an understanding that there would be continued rail access. Who is this understanding between?

**Mr. Schaefer:** That was really an understanding between CN employees and the Canadian National Limited itself.

**Mr. Atkinson:** Is this reduced to writing anywhere?

**Mr. Schaefer:** Railway employees were sold properties and allocated properties on the basis of service access, and this is the only service access they have. I would presume that there may be some written agreement in effect.

**Mr. Atkinson:** Would it be possible for you to check and see if there is a written agreement?

**Mr. Schaefer:** We will do that.

**Mr. Atkinson:** The other thing that concerns me is the statement on page 10 that 1% of the travel in the west is by rail. You use that for two purposes, first to say that there is a greater potential for expanding that service. However, I would take the other side of the coin. If it is only 1% then that gives me some real concern. I know what you have said about modern equipment and so on; but still, if only 1% are using the rail service at present then even an increase is not going to make it a well-used mode of transportation.

• 1150

**Mr. Driedger:** Our feeling would be that, had corrective measures been taken earlier, that would have some bearing on it. However, we think that it is important

## [Translation]

d'argent, et c'est exactement ce qui se passe maintenant. Nous savons très bien que le coût est considérable. Mais je demanderais alors pourquoi ces audiences ont lieu maintenant et pourquoi c'est maintenant seulement qu'une commission royale est mise en place, alors que les décisions sont déjà prises. Je justifierais les critiques dans une certaine mesure mais notre province a été très gravement touchée et nous trouvons que nous devons faire connaître notre point de vue, comme nous l'avons fait ici aujourd'hui.

**M. Langlois:** Je vous dit cela pour montrer que les sommes en jeu sont considérables.

**M. Atkinson:** Je voudrais vous poser deux questions sur votre mémoire; à la page 5, vous parlez du transcontinental. Vous dites que d'après l'examen effectué pour Via—c'est à peu près à la moitié du paragraphe—il y a un vaste marché touristique qui n'a pas été réellement exploité en raison de l'état du matériel, désuet, peu fiable et vieillot. De quelle étude parlez-vous dans ce paragraphe?

**M. Driedger:** Il s'agit de l'«Étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada, août 1989».

**M. Atkinson:** A la page 7, vous mentionnez la ligne Winnipeg—Capreol. Vous dites que les chalets de ce secteur représentent une valeur d'environ 20 millions de dollars et ensuite qu'il est entendu que le service ferroviaire serait maintenu. Avec qui est-ce entendu?

**M. Schaefer:** Il s'agit d'une entente entre les employés du CN et le *Canadien national*.

**M. Atkinson:** Cela se trouve-t-il par écrit quelque part?

**M. Schaefer:** Des terrains ont été vendus aux employés des chemins de fer en leur garantissant l'accès et c'est le seul accès possible. Je présume qu'il y a une entente écrite à cette fin.

**M. Atkinson:** Pourriez-vous vérifier pour vous assurer qu'il en existe bien une?

**M. Schaefer:** Ce sera fait.

**M. Atkinson:** L'autre chose qui m'inquiète est la déclaration de la page 10 selon laquelle les voyages en train ne représentent que 1 p. 100 de l'ensemble des voyages dans l'Ouest. Vous vous servez de cette donnée pour deux raisons et tout d'abord pour montrer qu'il y a là de grandes possibilités d'expansion. Cependant, l'inverse est aussi vrai. S'il ne s'agit que de 1 p. 100, ne faut-il pas s'en inquiéter. Je sais tout ce que vous avez dit au sujet du matériel moderne, etc; mais il reste que si 1 p. 100 seulement des voyageurs utilisent actuellement le train, une augmentation ne suffira pas pour en faire un mode de transport largement utilisé.

**M. Driedger:** Si des mesures correctives avaient été prises plus tôt, nous n'en serions pas là. Nous pensons toutefois qu'il faut penser au transport de l'avenir. Nous

[Texte]

we look to the future in terms of the transportation available. We realize that other countries have moved back to rail service with good equipment. Amtrak is an example, where they have made things start to work for them.

We feel that, as the energy crisis comes closer, we will have to be looking at reconsidering some of these things. By making major decisions now, we might have to reverse those decisions 10, 15 or 20 years from now. This is why we feel it is important that an objective study be done in terms of the long-range implications, considering the fuel problems that we envision in the future.

**Mr. Atkinson:** I think you alluded to that with electrification, too, because of the high costs at the very beginning.

**Mr. Driedger:** Yes.

**Mr. Comuzzi:** You said the population of Churchill was 700 to 800—around 700 or 800, depending on the time of year.

**Mr. Driedger:** At the present time it would be that. It goes to over 1,000 at certain times.

**Mr. Comuzzi:** Does Churchill have other means of transportation besides passenger rail?

**Mr. Driedger:** Just air.

**Mr. Comuzzi:** What is the population of The Pas?

**Mr. Driedger:** Approximately 5,000 to 6,000.

**Mr. Comuzzi:** Does that have other means of transportation besides passenger rail?

**Mr. Driedger:** Yes, The Pas is serviced by a highway.

**Mr. Comuzzi:** What is the highway number?

**Mr. Driedger:** Highway 10.

**Mr. Comuzzi:** Does it have an airport?

**Mr. Driedger:** Yes, it does.

**Mr. Comuzzi:** A DOT airport?

**Mr. Driedger:** Yes.

**Mr. Comuzzi:** Does it have bus service?

**Mr. Driedger:** Yes.

**Mr. Comuzzi:** What is the population of Lynn Lake?

**Mr. Driedger:** Mr. Chairman, I would have to check to see what decision was made yesterday regarding Lynn Lake. There might be virtually none today. But the population, I believe, is in the area of 1,100 to 1,500.

**Mr. Comuzzi:** Is that serviced by air?

**Mr. Driedger:** Yes, it is.

**Mr. Comuzzi:** Does it have a highway?

**Mr. Driedger:** There is a road there, yes.

**Mr. Comuzzi:** You are the Minister of Transport, now.

[Traduction]

savons que d'autres pays sont revenus au transport ferrovière avec du bon matériel. Amtrak est un bon exemple, où les résultats commencent à apparaître.

La crise de l'énergie approchant, nous devons réexaminer toutes ces questions. Si nous prenons des décisions majeures maintenant, nous devons peut-être les renverser dans 10, 15 ou 20 ans. C'est pourquoi nous trouvons qu'il est essentiel d'entreprendre une étude objective sur les implications à long terme, compte tenu des problèmes de carburant qui devraient se poser à l'avenir.

**M. Atkinson:** Je crois que vous avez fait allusion à cela à propos de l'électrification, où les coûts initiaux sont très élevés.

**M. Driedger:** Oui.

**M. Comuzzi:** Vous avez dit qu'il y avait à Churchill de 700 à 800 habitants environ, selon la période de l'année.

**M. Driedger:** Actuellement, oui. Le chiffre dépasse 1,000 à certains moments.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il d'autres moyens de transport desservant Churchill en dehors du train?

**M. Driedger:** Seulement l'avion.

**M. Comuzzi:** Quelle est la population de Le PAS?

**M. Driedger:** De 5,000 à 6,000 habitants environ.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il d'autres moyens de transport que le train de voyageurs?

**M. Driedger:** Oui, il y a également une route.

**M. Comuzzi:** Quel est le numéro de la route?

**M. Driedger:** La route 10.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il un aéroport?

**M. Driedger:** Oui.

**M. Comuzzi:** Un aéroport du MDT?

**M. Driedger:** Oui.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il un service d'autobus?

**M. Driedger:** Oui.

**M. Comuzzi:** Quelle est la population de Lynn Lake?

**M. Driedger:** Monsieur le président, il faudrait que je vérifie pour voir quelle décision a été prise hier à propos de Lynn Lake. Il n'y a peut-être plus rien aujourd'hui. Mais je crois me souvenir que la population est de l'ordre de 1,100 à 1,500 habitants.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il une desserte aérienne?

**M. Driedger:** Oui.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il une route?

**M. Driedger:** Oui, il y a une route là.

**M. Comuzzi:** Vous êtes ministre des Transports maintenant.



[Text]

**Mr. Driedger:** I am the Minister of Highways. I have to be cautious how I answer that, Mr. Chairman.

**Mr. Comuzzi:** Is it a gravel road?

**Mr. Driedger:** It is a provincial highway that is leading down there.

**Mr. Comuzzi:** Does it have bus service? Do you know if it has any bus service or not?

**Mr. Driedger:** Yes, it does have bus service.

**Mr. Comuzzi:** The last question is on Wabowden. That is on the way between The Pas and Lynn Lake? No, that is on the way between The Pas and Churchill.

**Mr. Driedger:** That is between The Pas and Thompson.

**Mr. Comuzzi:** What is the population? Do you know?

**Mr. Driedger:** Approximately 1,000.

**Mr. Comuzzi:** Has it got an airport?

**Mr. Driedger:** No, Wabowden does not have an airport. They have a highway connection.

**An hon. member:** They have a winter road, do they not?

**Mr. Driedger:** They also have a summer road.

**Mr. Wilbee (Delta):** I appreciate your brief very much. We do sympathize with you on the problems you are facing in Manitoba. I read the stats the other day that they are building more new houses in Kelowna, British Columbia, than they are in Manitoba this year, so it does indicate that there are certainly difficulties there.

I would commend on your inclusion of electrification. I think we are on the verge of massive changes in our use of energy, particularly for transportation. I certainly think that should be explored.

It is interesting how much attention this little chapter on the summer cottages has attracted. Is this not a situation where the user should pay? Here we have 500 people who own cottages, who are employees of the CN, which I find is very interesting. This is not something which is essential, and yet the taxpayers of Canada are being asked to maintain this service for a very small number of people. If this thing is valid, then perhaps they should be asked to pay for their transportation to that particular area.

• 1155

**Mr. Driedger:** I am not necessarily arguing for or against the user-pay concept. What I am indicating is that a service should at least be provided to these people, because once you have provided a service for a period of many years and you withdraw that service, some discussions have to take place and some alternatives have to be brought forward.

[Translation]

**M. Driedger:** Je suis ministre des routes. Je dois être prudent dans mes réponses, monsieur le président.

**M. Comuzzi:** Est-ce une route de gravelle?

**M. Driedger:** C'est une route provinciale qui va là.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il un service d'autobus? Savez-vous s'il a des autobus?

**M. Driedger:** Oui, il y a un service d'autobus.

**M. Comuzzi:** La dernière question concerne Wabowden. Ça se trouve entre Le Pas et Lynn Lake? Non, c'est entre Le Pas et Churchill.

**M. Driedger:** C'est entre Le Pas et Thompson.

**M. Comuzzi:** Combien y a-t-il d'habitants? Le savez-vous?

**M. Driedger:** Environ 1,000.

**M. Comuzzi:** Y a-t-il un aéroport?

**M. Driedger:** Non, il n'y a pas d'aéroport à Wabowden. Il y a un lien routier.

**M. Comuzzi:** Une voie: il y a une route d'hiver, non?

**M. Driedger:** Il y a aussi une route d'été.

**M. Wilbee (Delta):** Votre mémoire me plaît beaucoup. Nous comprenons parfaitement les problèmes qui se posent à vous au Manitoba. J'ai lu les statistiques l'autre jour et j'ai vu que l'on construisait plus de nouvelles maisons à Kelowna en Colombie Britannique qu'au Manitoba cette année, ce qui montre qu'il y a certaines difficultés.

Je vous félicite d'avoir mentionné l'électrification. Je crois que la façon dont nous utilisons l'énergie va bientôt changer considérablement, particulièrement dans le domaine des transports. Je suis convaincu que c'est un domaine à approfondir.

Il est intéressant de voir combien ce petit chapitre sur les chalets d'été a attiré l'attention. N'est-ce pas un exemple de cas où les usagers devraient payer? Il y a là 500 personnes qui possèdent des chalets, et qui sont employés du CN, ce que je trouve très intéressant. Ce n'est pas quelque chose d'essentiel et pourtant on demande aux contribuables Canadiens de maintenir ce service pour un nombre de personnes très restreint. Il faudrait peut-être leur demander de payer le coût de leur transport dans ce secteur particulier.

**M. Driedger:** Je ne suis pas nécessairement opposé à l'idée de faire payer les usagers. Je dis simplement qu'il faudrait assurer un service pour ces personnes, parce qu'on retire un service qui existe depuis plusieurs années, il faut en discuter et présenter des solutions de rechange.

[Texte]

**Mr. Wilbee:** There comes a point where you have to ask at what cost; under what obligation is the government to provide this type of service when there are other areas that are in much greater need?

**Mr. Driedger:** I am not denying that, but I think what we are raising here is that a decision gets made, a service gets jeopardized. . . we are coming back to the point I have stressed all along, that there should have been dialogue, communication. Possibly alternate moves could have been worked out. We are trying to do that now.

**Mr. Wilbee:** I just have trouble with the concept of heavily subsidizing it. I do not know what the numbers are here. Is it \$600, \$700 per summer for each lot owner? It is obvious there is some equity in the property. I have a cottage on one of the Gulf Islands, and the B.C. government has raised my ferry rates about five times in the last ten years. It is still subsidized, but they are trying to get to the point where the user does pay.

**Mr. Driedger:** I believe the same thing is happening to rail tickets. What I am suggesting is that we cannot just cut up this kind of service *carte blanche*. We want to sit down and dialogue about it. My conversation with the federal ministry indicated they were going to review it and discuss it further with us.

**Mr. Wilbee:** Are there CN employees travelling on passes on VIA?

**Mr. Wallace:** The original cottagers were CN employees. Now they are everything from lawyers and judges to maybe even bureaucrats or politicians. The original families who went into those areas were CN employees. There are still some left, but a few of them, such as Mr. Schaefer here, are the descendants of the CN employees.

**The Chairman:** This is the camper special, or so it has been called, but does it go from Winnipeg right to Capreol, or is it the Soo? What distance are we talking about? Or are they all the way along the line?

**Mr. Schaefer:** The cottagers are located at a point starting at about 85 or 90 miles east of Winnipeg and running about another roughly 100 miles past, into Ontario.

**The Chairman:** You are in the Kenora-Rainy River area.

**Mr. Schaefer:** Just north of Kenora to the area around Granite.

**The Chairman:** Kenora is the summer home of Winnipeg anyway, pretty well, even without the rail.

**Mr. Schaefer:** That is right. So it is just to a point north of Kenora. They are not stretched all the way through to Capreol, not by any stretch of the imagination. But it is the Capreol train that has been providing the service.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am not sure the people of Kenora would like to be referred to as "Winnipeg's

[Traduction]

**M. Wilbee:** Il arrive un moment où l'on doit se demander à quel prix? Dans quelle mesure le gouvernement est-il obligé de fournir ce genre de service alors que le besoin est beaucoup plus grand dans d'autres régions?

**M. Driedger:** Je ne le nie pas mais le problème ici, c'est qu'une décision est prise, un service est menacé. . . nous revenons à ce que je dis depuis le début, c'est-à-dire qu'il faut établir un dialogue, une communication. D'autres solutions auraient peut-être pu être trouvées. C'est ce que nous essayons de faire maintenant.

**M. Wilbee:** Ce qui me gêne, c'est de subventionner ce service aussi largement. Je ne connais pas les chiffres exacts. S'agit-il de 600 ou de 700\$ par été pour chaque propriétaire de terrain? Il est évident que les terrains ont une certaine valeur. J'ai un chalet sur l'une des îles du Golf et le gouvernement de Colombie Britannique a augmenté le prix de mon traversier au moins cinq fois au cours des dix dernières années. C'est encore subventionné mais on essaie d'en arriver à faire payer les usagers.

**M. Driedger:** Je crois qu'il en va de même pour les billets de train. Je prétends toutefois que nous ne pouvons pas supprimer le service purement et simplement. Il faut amorcer un dialogue. D'après mes conversations avec le ministère fédéral, le sujet va être examiné et nous devons en discuter ensemble.

**M. Wilbee:** Y a-t-il des employés du CN qui voyagent avec des laissez-passer sur VIA?

**M. Wallace:** Les premiers propriétaires des chalets étaient des employés du CN. Maintenant il y a de tout, depuis les avocats et les juges jusqu'à des bureaucrates ou des hommes politiques. À l'origine, c'était les familles d'employés du CN qui allaient là. Il en reste encore quelques unes, mais il y en a peu qui comme M. Schaefer ici, sont des descendants d'employés du CN.

**Le président:** C'est le train des campeurs, comme on l'a appelé, mais va-t-il directement de Winnipeg à Capreol ou au Soo? De quelle distance s'agit-il? Les chalets sont-ils répartis tout le long de la ligne?

**M. Schaefer:** Les chalets se trouvent sur un segment qui commence à environ 85 ou 90 milles à l'est de Winnipeg et se prolonge sur une centaine de milles, vers l'Ontario.

**Le président:** C'est dans la région de Kenora-Rainy River.

**M. Schaefer:** Juste au nord de Kenora, vers la région autour de Granite.

**Le président:** Kenora est pratiquement le chalet d'été de Winnipeg, même sans les trains.

**M. Schaefer:** C'est exact. C'est un tout petit peu au nord de Kenora. Les chalets ne vont pas jusqu'à Capreol, loin de là. Mais c'est le train de Capreol qui desservait ce secteur.

**M. Angus:** Monsieur le président, je ne sais pas si les habitants aimeraient que l'on qualifie leur ville de «chalet



[Text]

summer home". A nice place to visit, yes, but not their summer home.

**Mr. Walker:** Could you just indicate what conversations or correspondence you have had with the Ontario government on this issue of northwestern Ontario?

**Mr. Schaefer:** It has been extensive over the years.

**Mr. Walker:** What about recently?

**Mr. Schaefer:** Yes, as of last week.

**Mr. Walker:** Are they fully co-operative in trying to save this particular service?

**Mr. Schaefer:** They have concern for rail passenger service in Ontario, just as we do in Manitoba.

**The Chairman:** Mr. Minister, thank you again for coming with your officials, and coming within the time limit we are imposing here. I am not going to make any editorial comment. Your brief covered a multitude of areas of concern to the future of transport, and you are very much concerned about what is going to happen right in the present. I am glad Mr. Atkinson asked a few questions there, because I myself saw that 1% of travel used by rail. . . and there are some members across this country—and this is why it is good you came, perhaps: to put another perspective—who feel Manitoba may have fared better in these cuts in some regards than other parts of the country.

You have a concern. Because other parts of the country are losing machine shops, repair shops. . . All the evidence, Mr. Minister, regardless of what happens with VIA, is that Manitoba is certainly going to maintain its very high priority as a centre of transportation and/or for the railway industry, be it for freight and/or the yards, and/or whatever is going to be left for the passengers. Anyway, you certainly added many thoughts for our consideration.

• 1200

I cut out several questions. Do you really think a transcontinental line should even be involved in picking up campers? Perhaps it is good that Mr. Bouchard came out with this announcement after some input from Mr. Lawless so we can focus attention on transportation problems that should have been looked at before. Anyway, thank you for coming.

**Mr. Driedger:** We appreciate having been invited here. Thank you.

**The Chairman:** We will call the next and last witnesses, the Manitoba Coalition of Concerned Public Interest

[Translation]

de Winnipeg». C'est un endroit agréable à visiter, oui, mais pas le lieu de résidence d'été.

**M. Walker:** Pouvez-vous nous dire si vous avez eu des entretiens ou échangé des lettres avec le gouvernement de l'Ontario sur ce problème du nord-ouest de l'Ontario.

**M. Schaefer:** Nous avons eu des contacts intensifs au fil des années.

**M. Walker:** Et récemment?

**M. Schaefer:** Oui, la semaine dernière encore.

**M. Walker:** Le gouvernement de l'Ontario est-il également désireux de sauvegarder ce service particulier?

**M. Schaefer:** L'Ontario s'inquiète tout autant que le Manitoba de la situation du transport ferrovière des voyageurs.

**Le président:** Monsieur le ministre, je vous remercie encore une fois d'être venu avec vos collaborateurs et d'avoir bien voulu respecter les limites de temps que nous fixons. Je ne vais pas ajouter de commentaire. Votre mémoire portait sur un grand nombre de questions relatives à l'avenir des transports et vous vous inquiétez beaucoup de ce qui se passe actuellement. Je suis heureux que M. Atkinson ait posé quelques questions, car lorsque j'ai moi-même vu que 1 p. 100 seulement des voyages se faisaient par le train. . . et il y a des députés dans le pays qui—et c'est pourquoi il est bon que vous soyez venus, peut-être pour nous présenter un autre point de vue—qui pense que le Manitoba a peut-être été plus épargné par les coupures que d'autres régions du pays.

Vous êtes inquiets. Parce que d'autres régions du pays perdent des ateliers de réparation. . . De toute façon, monsieur le ministre, indépendamment de ce qu'il advient de VIA, le Manitoba va certainement rester un centre de transport extrêmement prioritaire pour le transport ferrovière, aussi bien pour les marchandises que pour les chantiers et pour ce qui restera de voyageurs. En tous les cas, vous nous avez certainement donné matière à réflexion.

Plusieurs questions me viennent à l'esprit. Pensez-vous vraiment qu'il soit bon que les trains, sur une ligne intercontinentale, prennent la peine de s'arrêter pour faire monter les campeurs? C'est peut-être une bonne chose que M. Bouchard ait fait cette annonce après que M. Lawless ait donné quelques précisions afin que nous puissions nous concentrer sur un certain nombre de problèmes de transport qui auraient déjà dû être étudiés auparavant. Quoi qu'il en soit, je vous remercie d'être venus.

**M. Driedger:** Nous sommes très heureux d'avoir été invités et je vous en remercie.

**Le président:** Nous allons maintenant entendre nos derniers témoins, les représentants de la *Manitoba*

[Texte]

Groups led by the Mayor of Winnipeg, Mr. Norrie. Do you have a cabin on this Capreol route, Your Worship?

**His Worship Mayor William Norrie (City of Winnipeg):** Yes, I do, as a matter of fact, but I drive.

**The Chairman:** Well, that is interesting.

Without any further ado, since you have been sitting here all morning, and you know we have been sitting here all morning, Your Worship, if you could introduce those with you—we are glad you took the interest and time to come from some distance away—and we can go through your brief and then get into the questions.

**Mayor Norrie:** Thank you, Mr. Chairman. I would be delighted to introduce the members of our delegation. One of them is a gentleman whom you know already, Mr. Al Cerelli, Regional Vice-President of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; and Miss Susan Hart-Kulbaba, the newly elected President of the Manitoba Federation of Labour; Mr. Sandy Hopkins, Chairman of the Transportation Council of the Winnipeg Chamber of Commerce; Mr. Herb Middlestead, President of the Manitoba Chamber of Commerce; and Dennis Lofto, Manager of the Research Branch of the City of Winnipeg.

I should point out, Mr. Chairman, that the seating of the delegation is not a political statement on the right or the left. You will notice that I am in the middle.

**The Chairman:** Your Worship, I think it is good for the ecumenical movement to have different seating arrangements from time to time.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mayor Norrie:** May I point out as well, Mr. Chairman, that we very much appreciate the opportunity to be here. In some respects, this is a rather unique presentation because it is a joint submission.

On the title page of the brief, you will note that it is being submitted jointly by the Government of the Province of Manitoba, the City of Winnipeg—our council has endorsed a resolution to this effect—the Winnipeg Chamber of Commerce, the Brotherhood, the Federation of Labour and just as of yesterday, the Liberal Party of Manitoba and the New Democratic Party of Manitoba, so it is very much a community brief.

I had to leave a meeting of the committee early and I found that I was the spokesman for the committee, having left early, so I am delighted to be here.

[Traduction]

*Coalition of Concerned Public Interest Groups* dont le porte-parole est le maire de Winnipeg, M. Norrie. Avez-vous un chalet qui se trouve sur la ligne de Winnipeg—Capreol, monsieur le maire?

**Son honneur le maire William Norrie (Ville de Winnipeg):** Oui, en effet, mais je m'y rends en voiture.

**Le président:** Voilà qui est intéressant.

Entrons tout de suite dans le vif du sujet, monsieur le maire, puisque je sais que vous attendez depuis ce matin. Vous avez pu constater que nous avons siégé toute la matinée. Pourriez-vous nous présenter les gens qui vous accompagnent? Nous vous remercions du temps et de l'intérêt que vous avez accordé à ces audiences en venant de si loin. Nous prendrons ensuite connaissance des grandes lignes de votre mémoire pour passer ensuite aux questions.

**M. Norrie:** Je vous remercie, monsieur le président. C'est un plaisir pour moi de vous présenter les différents membres de notre délégation. Il y a tout d'abord quelqu'un que vous connaissez déjà, Al Cerelli, vice-président régional de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; Susan Hart-Kulbaba, la nouvelle présidente élue de la Fédération du travail du Manitoba; Sandy Hopkins, président du Conseil des transports de la Chambre de commerce de Winnipeg; Herb Middlestead, président de la Chambre de commerce du Manitoba; enfin, Dennis Lofto, directeur du service de recherche de la ville de Winnipeg.

J'aimerais vous signaler, monsieur le président, que nous ne nous sommes pas nécessairement disposés de droite à gauche en fonction de nos opinions politiques. Vous remarquerez que je me suis assis au milieu.

**Le président:** Monsieur le maire, je pense qu'il est bon pour le mouvement oecuménique d'intervenir la disposition des sièges de temps en temps.

**Des voix:** Oh oh!

**M. Norrie:** Je voudrais vous dire aussi, monsieur le président, que nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui parmi vous. Notre intervention revêt finalement un caractère spécial, puisque nous faisons un exposé conjoint.

En lisant la page-titre de notre mémoire, vous constaterez qu'il est remis conjointement par le Gouvernement de la province du Manitoba, la Ville de Winnipeg—notre conseil municipal a adopté une résolution à ce titre—la Chambre de commerce de Winnipeg, la Fraternité, la Fédération du travail, auxquels sont venus s'ajouter, pas plus tard qu'hier, le Parti libéral du Manitoba et le Nouveau parti démocratique du Manitoba. Il s'agit donc d'un mémoire représentant un effort collectif.

J'ai dû quitter une réunion du Comité un peu tôt et j'ai su ensuite que j'en avais été désigné le porte-parole. Je me félicite aujourd'hui de jouer ce rôle.



## [Text]

Our objective simply is to convince the federal government to declare a moratorium on any decision affecting VIA Rail services until a thorough analysis of the passenger transportation market in Canada has been completed and a detailed comprehensive plan that addresses future needs has been developed. . . clearly up-front.

That is our position and that is what we would like to emphasize above all other things. And the minister previous to us has spoken to that.

We think there are a number of key issues that we want to address in the brief. We would like to go through this, and then of course we are all open for questions.

Certainly, item (a) is the deficit reduction, a very high issue of concern in the country and in this committee and amongst our members. We applaud the desire of the federal government to reduce the federal deficit; no question about that. We do, however, have serious reservations regarding the likelihood of overall costs savings resulting from the announced plan to trim VIA's services and staff. The plan does not identify the increased cost to the municipal, provincial and federal governments that we feel will inevitably occur through the following items.

• 1205

1. The transfer of VIA's passengers to other modes of passenger transportation. Obviously, there is going to be shift in the passenger load.
2. The loss of business to and the tax revenue from VIA's suppliers. Suppliers to VIA are going to be hit with respect to this proposal.
3. Increased unemployment insurance benefits. I think that speaks for itself.
4. The reduction in cost-free revenue that CN and CP rail presently receive from VIA—the rental of rights-of-way on the tracks.
5. Very important to our city and our province, is the lost tourism income. The \$140 million severance package described as "amongst the most generous in Canada", may in fact be significantly understated if the union's interpretation of key clauses in the collective agreement are deemed accurate. That of course is something under discussion at the present time.

Capitalization is also a concern. Since VIA's inception, successive governments have recognized the rail system's desperate need for recapitalization and have committed to such a program. Twelve years later it has not yet occurred on anything approaching the scale necessary to allow VIA to compete effectively. Sadly, even with the substantive cuts announced on October 4, 1989, more than one-third of the remaining sleepers, feeding cars and coaches are steam heated and over 40 years old. One of the major contributors to VIA's large deficit are inordinately high

## [Translation]

Nous voulons tout simplement convaincre le gouvernement fédéral de déclarer un moratoire sur toute décision touchant les services de Via Rail tant qu'une étude en profondeur du marché du transport des passagers au Canada n'aura pas été effectuée et tant qu'on n'aura pas mis en place, dès le départ, un projet détaillé et global tenant compte de tous les besoins futurs.

Voilà quelle est notre position et voilà sur quoi nous voulons insister avant toute autre chose. Le ministre qui nous a précédé en a d'ailleurs parlé.

Nous avons voulu aborder dans ce mémoire un certain nombre de points-clés. Je vais les passer en revue et nous serons prêts ensuite à répondre à vos questions.

La première priorité est la réduction du déficit, objet de préoccupation pour l'ensemble du pays, comme d'ailleurs au sein de notre Comité parmi nos membres. Nous applaudissons des deux mains le gouvernement fédéral lorsqu'il veut réduire le déficit fédéral; c'est bien évident. Toutefois, nous doutons fortement que l'on puisse réaliser des économies avec le projet de rationalisation des services et du personnel de VIA qui vient d'être annoncé. Ce projet ne tient pas compte des coûts que vont devoir inévitablement supporter les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral au titre des différents postes de dépenses dont la liste suit.

1. Le transfert des voyageurs de VIA vers d'autres modes de transport. Il y aura évidemment un déplacement de la charge.
2. La perte de marchés pour les fournisseurs de VIA et donc de recettes fiscales. Ces fournisseurs vont subir le contrecoup de ce projet.
3. L'augmentation des prestations d'assurance-chômage. Je pense que ça tombe sous le sens.
4. Le diminution des recettes nettes que touchent le CN et le CP au titre de la location des emprises versée par VIA.
5. La perte de recettes touristiques très importantes pour notre ville et pour notre province. Les indemnités de départ se montant à 140 millions de dollars, parmi «les plus généreuses du Canada», pourraient être en fait très en deça de la vérité si l'on en croit l'interprétation que font les syndicats des principales clauses de la convention collective. Tout cela fait bien entendu l'objet de discussions à l'heure actuelle.

La capitalisation est aussi un sujet de préoccupation. Depuis la naissance de VIA, les gouvernements successifs se sont accordés à reconnaître que le réseau de chemins de fer avait un besoin urgent de nouveaux capitaux pour s'équiper et se sont engagés à les fournir. Douze ans plus tard, on constate que rien n'a été fait à une échelle suffisante pour permettre à VIA d'être véritablement compétitif. Malheureusement, on sait que même avec les réductions substantielles annoncées le 4 octobre 1989, plus du tiers des wagons-lits, des wagons-restaurants et des

*[Texte]*

repair and operating costs. High fares are not really very attractive to tourism or to local passenger response.

Recapitalization will not only address the excessive maintenance costs but more importantly, will provide VIA with a far more marketable commodity. There is little doubt in anyone's mind that sleek, modern passenger cars equipped with an array of conveniences, attractions and amenities will significantly increase ridership. To the delight of paying passengers, we feel they may even run on time.

Congestion is another consideration. In many parts of the country, most notably the Windsor-Quebec corridor, highways and airports are at or exceeding capacity. With VIA's market share currently at 30% of passengers choosing public transportation modes in the corridor, and overall corridor travel projected to increase by 23% over the next 20 years, it is difficult to understand the rationale behind the decision to reduce VIA's corridor service by 18%. Nowhere in Canada is the need more evident for a thoughtful, balanced, integrated approach to passenger transportation, not only to provide the users with competitive alternatives, but also to take into account issues ranging from the environment to city planning to investment in infrastructure.

The environment is clearly an issue that has to be addressed and we feel those passengers no longer able to use VIA will find an alternate form of passenger transportation, namely car, bus or airplane. The federal government's environmental impact analysis assumes the displaced users of VIA will now utilize those other modes in the same proportion that the overall travelling public uses them. Based on that assumption, the conclusion is that there will be no increase in the number of airplanes needed to carry its share of those passengers, and virtually no increase in the number of buses required.

The review of passenger rail transportation in Canada, however, states that where rail passenger service is eliminated most displaced travellers will be diverted to the automobile. Since the automobile is the most environmentally damaging of all passenger modes, the claim of little or no impact on the environment must be seriously challenged.

As well, the environmental impact study ignored that in the long term, rail is the only passenger mode that lends itself to electrification, the most fuel efficient and environmentally sound form of inter-city transportation. Abandonment of our rail passenger system now means that this potential is lost.

*[Traduction]*

wagons de transport de voyageurs sont chauffés à la vapeur et ont plus de 40 ans. L'énorme déficit de VIA s'explique en grande partie par des frais d'exploitation et de réparation anormalement élevés. Le prix élevé des billets n'est pas de nature à attirer les touristes ou les passagers locaux.

Une injection de capitaux permettrait non seulement de réduire des frais d'entretien excessifs mais surtout, de donner à VIA un produit plus facilement commercialisable. Personne ne peut ignorer que les voyageurs seraient bien plus nombreux si VIA Rail disposait de voitures modernes et agréables, équipées de tout le confort et de toutes les facilités exigées à l'heure actuelle. Pour le plus grand bonheur des voyageurs qui paient leur billet, nous allons même jusqu'à penser que les trains pourraient être à l'heure.

Les encombrements sont aussi à considérer. Dans de nombreuses régions du pays, et principalement dans le couloir Windsor-Québec, les routes et les aéroports sont congestionnés. Il est difficile de comprendre que l'on ait pu réduire de 18 p. 100 les services offerts par VIA Rail dans ce couloir alors que la part détenue par VIA du marché des voyageurs choisissant un mode de transport public dans ce couloir est à l'heure actuelle de 30 p. 100 et que l'on prévoit une augmentation du trafic de 23 p. 100 au cours des 20 prochaines années. Au Canada, plus que partout ailleurs, une approche raisonnée, équilibrée et intégrée du transport des voyageurs s'impose, non seulement pour donner aux utilisateurs des solutions de rechange compétitives, mais aussi pour tenir compte de questions telles que l'environnement, l'urbanisme ou la nécessité d'investir dans les infra-structures.

De toute évidence, il convient de tenir compte de la question de l'environnement. Nous estimons que les voyageurs qui n'auront plus la possibilité d'utiliser les services de VIA devront se tourner vers un autre mode de transport que ce soit l'automobile, l'autobus ou l'avion. L'étude d'impact sur l'environnement faite par le gouvernement fédéral part du principe que les utilisateurs de VIA se tourneront vers ces autres modes de transport. Partant de cette hypothèse, on conclut que l'on n'aura pas à augmenter le nombre d'aéronefs pour transporter la fraction supplémentaire de passagers et que l'on n'aura pratiquement pas à augmenter le nombre d'autobus.

L'étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada nous indique toutefois que lorsqu'on supprime un service de transport ferroviaire voyageurs, la plupart des voyageurs se tournent alors vers l'automobile. Étant donné que l'automobile est le mode de transport le plus polluant, la soi-disant absence, ou la quasi absence d'impact sur l'environnement doit être sérieusement remise en cause.

L'étude d'impact sur l'environnement n'a pas tenu compte non plus du fait qu'à long terme, le transport ferroviaire est le seul mode de transport de voyageurs qui se prête à l'électrification, moyen offrant le meilleur rendement du combustible et le plus de sécurité pour l'environnement pour ce qui est des transports



[Text]

Tourism is certainly a growing sector of the Canadian economy and an industry that in our view should seriously be supported.

As identified in VIA's report, "Review of Passenger Rail Transportation in Canada", published in August 1989, it has been estimated that 10 million travellers from the United States, Japan, Great Britain, France, and West Germany are specifically interested in the type of travel experience VIA can offer through the Rocky Mountains. Similarly, many Canadians presently utilize VIA for tourist excursions from the Prairies to Banff, Jasper, the Rockies, and even to British Columbia. Canadians and Americans alike take the train to Churchill. Likely there are additional tourist opportunities in other parts of Canada.

Mr. Chairman, rather than reducing tourist services, we should be actively promoting and marketing our unique landscape. The amount that tourists actually spend on train fare is only a fraction of what is spent in total. To penalize the entire Canadian economy by not providing the type of service that the tourist is looking for in order to satisfy a desire to reduce a subsidy level is at best, in our view, short-sighted.

Then the question of human resources: If the decision to curtail rail passenger services occurs prior to a thorough analysis of passenger transportation needs, the individuals with the technical and the managerial expertise to operate the service will be dispersed throughout other industries and therefore unavailable if the analysis is determined that rail passenger service should be reinstated to former levels. It is also highly unlikely that a second migration from CN Rail to VIA Rail would occur. And I suppose, under the circumstances that is not entirely surprising.

Statistically, under our concerns for safety, rail passenger transportation is one of the safest forms of passenger transportation. The rates of fatalities per year per billion passenger-kilometres on the road, air, and all rail modes are 5.9, 0.3, and 0.3 respectively. I must say that I found that rather surprising and interesting when we did the research on it. If passenger rail is reduced, most displaced travellers will be diverted to the automobile, and fatalities will perhaps increase.

The question of indirect subsidies: The two other modes of passenger transportation, air and bus, are

[Translation]

interurbains. Le démembrement de notre réseau ferrovière voyageurs ne nous laisse plus désormais cette possibilité.

• 1210

Il est indéniable que le tourisme est un secteur de notre économie en pleine croissance et qu'il convient à notre avis de l'encourager.

Le rapport publié par Via intitulé *Etude du transport ferroviaire voyageurs au Canada*, publié en août 1989, évalue à 10 millions le nombre de voyageurs en provenance des États-Unis, du Japon, de Grande-Bretagne, de la France et d'Allemagne de l'Ouest qui s'intéressent particulièrement au type de voyages qu'est susceptible d'offrir Via dans les Montagnes Rocheuses. De leur côté, de nombreux Canadiens utilisent à l'heure actuelle les services de Via pour faire des excursions touristiques en partant des Prairies et à destination de Banff, de Jasper, des Montagnes Rocheuses et même de la Colombie-Britannique. Les Canadiens comme les Américains aiment prendre le train jusqu'à Churchill. D'autres possibilités touristiques s'offrent dans d'autres régions du Canada.

Monsieur le président, au lieu de réduire les services touristiques, nous devrions promouvoir et commercialiser avec énergie les beautés de notre territoire. L'argent que consacrent à l'heure actuelle les touristes à l'achat de billets n'est qu'une partie du montant dépensé au total. Pénaliser toute l'économie canadienne en ne fournissant pas le type de services auxquels s'attendent les touristes dans le seul but de réduire le montant des subventions, voilà une politique qui, pour le moins, manque de vision.

Il y a aussi la question des ressources humaines: à partir du moment où l'on décide de rogner sur les services de transport ferroviaire voyageurs avant d'avoir analysé en profondeur les besoins, les gestionnaires et les techniciens dont les compétences sont requises pour assurer l'exploitation du service vont se disperser dans tous les secteurs de l'économie et ne seront donc plus là si l'analyse permet de conclure qu'il convient de rétablir le niveau antérieur de services. Il est par ailleurs très peu probable que l'on enregistre une deuxième migration du personnel du CN vers Via Rail. J'imagine, dans les circonstances, que c'est tout à fait normal.

Sur le plan de la sécurité, les statistiques démontrent que le transport ferroviaire est l'un des moyens de transport les plus sûrs. Les taux de mortalité par milliard de voyageurs-kilomètre par an sont respectivement de 5,9, 0,3 et 0,3 pour la route, l'avion et le chemin de fer. Je dois dire que j'ai relevé ces chiffres avec un grand intérêt et une certaine surprise en faisant cette recherche. Si l'on réduit le transport de voyageurs par chemin de fer, la plupart des voyageurs se tourneront alors vers l'automobile et il est possible que le nombre de morts augmentera.

Il y a la question des subventions indirectes: les deux autres modes de transport des voyageurs, soit l'avion et

## [Texte]

indirectly subsidized. I do not think there is any argument about that, Mr. Chairman. The cost to maintain and expand aviation infrastructure to support operation far exceeds the revenues and the taxes generated by the aviation system. Similarly, the bus companies are in the enviable position of not having to bear the full cost of the infrastructure on which they run. These modes are in the fortunate position of having their subsidies either unidentified or buried in departmental expenditures. VIA, on the other hand, has its annual subsidies highly publicized.

**Independent management:** It is really impossible for a highly regulated player to be successful in an essentially deregulated market. If VIA is to have any hope of success, regardless of the size of the corporation or the number of trains it operates, the managers of the corporation have to be able to respond quickly to market needs. One need look no further than Amtrak to understand the dramatic turnaround that can occur once management is given its head.

In conclusion, Mr. Chairman, we feel it is essential that you understand we are not in any way suggesting blank-cheque support for VIA Rail. It is just as important, however, that you realize we cannot endorse the plan that was announced on October 4. The ramifications of that plan, we feel, were not thoroughly examined prior to its announcement. The preceding nine points illustrate some of the areas in which the plan falls short.

• 1215

The Prime Minister has announced his intention of establishing a royal commission on national passenger transportation system for the 21st century. He has released a mandate for the royal commission. The mandate is sufficiently broad to adequately address the questions facing VIA in the proper context of an integrated passenger transportation system rather than as an isolated component of a non-integrated system.

In conclusion, we wish to quote directly from the report of the Task Force on Passenger Rail Service in October 1981, chaired by the Hon. Don Mazankowski:

In summary, however, the Task Force affirms that the federal government has a responsibility to ensure that rail passenger services in Canada be retained, modernized, and expanded as an important part of our national transportation system. To this end, it is recommended that federal transportation spending priorities be re-ordered to put a greater emphasis on rail passenger services within the present transportation budget. Therefore, the Task Force recommends that the Order in Council giving effect to the cut-backs be rescinded and that a special Select Parliamentary

## [Traduction]

l'autobus, étant indirectement subventionnés. Je ne pense pas que l'on puisse le contester, monsieur le président. Les frais d'entretien et de mise en place de l'infrastructure nécessités par les transports aériens sont très supérieurs aux recettes et taxes tirées de ce mode de transport. De leur côté, les compagnies d'autocars ont la chance de ne pas avoir à payer le coût intégral de l'infrastructure qui leur permet de rouler. Ces modes de transport ont la chance de bénéficier de subventions qui restent imprécises ou qui sont noyées dans l'ensemble des dépenses d'un ministère. Via, par contre, bénéficie de subventions annuelles dont on fait chaque année grand cas.

**L'indépendance des gestionnaires:** il est en fait impossible pour un agent de l'économie soumis à une étroite réglementation de bien se comporter sur un marché pour l'essentiel dérèglementé. Si l'on veut que Via ait quelque espoir de réussite, quelle que soit la taille de l'entreprise ou le nombre de trains qu'elle exploite, il faut que les gestionnaires de cette société soient en mesure de répondre rapidement aux besoins du marché. Il suffit de voir ce qu'a pu faire Amtrak pour comprendre que la situation peut changer du tout au tout lorsqu'on donne carte blanche aux gestionnaires.

Pour conclure, monsieur le président, nous voulons qu'il soit bien entendu que nous ne demandons absolument pas de chèque en blanc pour Via Rail. Il vous faut aussi bien comprendre, par contre, que nous ne pouvons pas appuyer le projet qui a été annoncé le 4 octobre. Les différentes ramifications de ce projet, n'ont pas été examinées avec suffisamment de soin, à notre avis, avant l'annonce de celui-ci. Les neuf points que je viens d'évoquer illustrent les lacunes du projet.

Le premier ministre a annoncé son intention d'instituer une commission royale d'enquête sur l'établissement d'un réseau national de transport voyageurs pour le 21<sup>e</sup> siècle. Il a fait connaître le mandat de cette commission royale. Ce mandat est suffisamment élargi pour bien prendre en compte les questions qui se posent à VIA dans le cadre d'un système de transport voyageurs intégré et non pas à titre de composante isolée d'un système non intégré.

En conclusion, nous aimerions citer directement le rapport publié en octobre 1981 par le groupe de travail sur le service de train voyageurs, présidé par l'honorable Don Mazankowski:

En résumé, le Groupe de travail affirme que le gouvernement fédéral a la responsabilité de voir au maintien, à la modernisation et à l'expansion des services de trains de voyageurs au Canada en tant que partie importante de notre réseau de transport national. À cette fin, il recommande que le gouvernement fédéral révise les priorités de son présent budget des transports en vue d'accorder plus d'importance au service ferroviaire voyageurs. En conséquence, le Groupe de travail recommande l'annulation du décret du Conseil imposant les restrictions de service, de



[Text]

Committee should be establish to conduct hearings across Canada and to hear all evidence of a legal, technical, regulatory and financial nature which may have a bearing upon the future development of VIA Rail.

Mr. Chairman, we urge you and we urge the powers that be not to pre-empt the royal commission that has been established. Rather, we feel a moratorium on the October 4 decision should be declared and work with the commissioners should be undertaken to develop an integrated passenger transportation system for the benefit of all Canadians. I am sure I could add that all the groups represented here today in this delegation would be very happy to participate in such co-operation. Again we thank you for the opportunity to be here.

**The Chairman:** Mayor Norrie, I want to thank you for a very interesting and well-conceived brief. It was evenly presented to the committee, with the best example in the last paragraph with which you ended your submission, which was very interesting and perhaps even appropriate.

I want to get into questions here. You have a most impressive group of concerned Canadians from Manitoba, but basically Winnipeg. I know members want to put questions to them, and the hour is getting on.

**Mr. Walker:** I would like to thank fellow Manitobans for taking the time, the expense and the effort to come down and meet with us and to present these ideas. I congratulate the mayor on another re-election and another term of office. You are well into your second decade, believe it or not, as mayor. And I congratulate Susan on the new presidency.

I wanted to go through a number of areas you have mentioned and to touch upon a number of bases. First of all, in your brief you note that you are presenting it not only to our committee but also to the Prime Minister, the Minister of Finance and the Minister of Transport. Has that presentation been made? Did you have any response?

**Mayor Norrie:** No, it has not been personally presented. We will be forwarding it to the various parties mentioned. I believe this has been done by mail.

**Mr. Walker:** The committee would be interested in the response from these various people.

Mr. Mayor, maybe you could tell for the benefit of the committee something about the ad that appeared in the Winnipeg newspaper last week concerning Amtrak, which indicated just what a market there is for rail passenger

[Translation]

même que la création d'un comité parlementaire spécial chargé de tenir des audiences d'un bout à l'autre du pays et d'entendre les témoignages de nature juridique, technique, réglementaire et financière qui pourraient influencer sur le développement futur de VIA Rail.

Nous vous demandons, monsieur le président, et nous demandons aux pouvoirs publics de ne pas préjuger des conclusions de la Commission royale d'enquête qui vient d'être instituée. Nous sommes d'avis qu'il convient plutôt de déclarer un moratoire au sujet de la décision du 4 octobre et d'oeuvrer de concert avec les commissaires afin de mettre en place un mécanisme intégré de transport des voyageurs bénéficiant à l'ensemble des Canadiens. Je peux ajouter sans crainte de me tromper que tous les membres de la délégation ici présente seraient très heureux de collaborer à ce projet. Nous vous remercions encore de nous avoir permis de comparaître aujourd'hui.

**Le président:** Monsieur le maire, je vous remercie de cet exposé très intéressant et bien pensé. Vous avez très bien su présenter vos arguments au Comité, le meilleur exemple en étant le dernier paragraphe de votre exposé, très intéressant et peut-être même d'ailleurs tout à fait à propos.

J'aimerais maintenant passer aux questions. Vous représentez un éventail on ne peut plus large de citoyens du Manitoba, et avant tout de Winnipeg, intéressés par la question. Les députés ont bien sûr des questions à leur poser et l'heure avance.

**M. Walker:** Je veux remercier mes concitoyens du Manitoba d'avoir pris le temps, consacré l'argent et fait l'effort de venir nous rencontrer pour nous présenter leur point de vue. Je félicite le maire de sa nouvelle réélection et de son nouveau mandat. Aussi incroyable que cela puisse paraître, vous avez maintenant largement entamé votre deuxième décennie en tant que maire. Je félicite aussi Suzanne de sa nouvelle présidence.

J'aimerais passer en revue un certain nombre de points que vous avez abordés et mettre le doigt sur un certain nombre de problèmes. Tout d'abord, vous nous indiquez dans votre mémoire que vous allez remettre celui-ci non seulement à notre Comité, mais aussi au premier ministre, au ministre des Finances et au ministre des Transports. L'avez-vous déjà fait? Avez-vous eu des réponses?

**M. Norrie:** Nous ne l'avons pas remis en main propre. Nous le communiquerons aux différentes parties concernées. Il me semble que nous l'avons envoyé par courrier.

**M. Walker:** Il serait intéressant pour le Comité de connaître la réponse de ces différents responsables.

Monsieur le maire, pourriez-vous dire quelques mots au Comité au sujet de l'annonce parue la semaine dernière dans un journal de Winnipeg au sujet d'Amtrak, qui donnait une indication du genre de marché qui existe

[Texte]

services. They might be familiar with the fact that Amtrak placed an ad in the *Winnipeg Free Press*.

**Mayor Norrie:** I am not familiar with the details of the ad, but certainly I know it was there.

**Mr. Herb Middlestead (President, Manitoba Chamber of Commerce):** As you point out, the ad indicated that Amtrak had buses at the CN station downtown leaving every day at 6.30 a.m. to take you down to Grand Forks where you would connect quite conveniently with the Amtrak train going to Minneapolis, Chicago and points east.

• 1220

**Mr. Walker:** It is odd that they can keep a service going, even by using buses to make connections, that is 120 miles south of the city, when we do not seem to be able to make VIA work through the city.

**Mr. Middlestead:** The buses were fully equipped. There was meal service. . . the bus had all the amenities of an aircraft, you might say.

**Mr. Walker:** To return to the city of Winnipeg, one of my concerns with the declining VIA service in and out of Winnipeg regards how this situation affects the future of the station. We are now using the station only twice a day and it takes. . . For the benefit of the other committee members, perhaps the mayor might want to explain the station's worth in terms of The Forks development, the importance of that facility and whether VIA has reassured you that the station will be maintained properly.

**Mayor Norrie:** For a number of years we have been speaking with VIA, and we were working with CN Rail previously. The station is strategically located with reference to our re-development of the portion of downtown, which is at the junction of the Red and Assiniboine Rivers. The east yard, as we called it, was located for many years, going back to the beginning of the railways, on the riverbank, with no access to the river for the people of Winnipeg or for visitors because the riverbank was used as a railyard.

Under the joint federal, provincial and municipal core agreement we were worked out an arrangement whereby CN has given up its land and the yards are now cleared. CN retained 18 acres to the north and we obtained about 60 acres at the junction of the two rivers, which is the beginning and the heart of the city.

The station is a magnificent historic building and we would obviously like to see it become an entryway to The Forks development and to see it maintained as the main

[Traduction]

pour les services ferroviaires voyageurs. Vous êtes peut-être au courant du fait qu'Amtrak a mis une annonce dans le *Winnipeg Free Press*.

**M. Norrie:** Je ne connais pas les détails de l'annonce, mais je n'ignore pas qu'elle a été mise.

**M. Herb Middlestead (président, Chambre de commerce du Manitoba):** Comme vous l'évoquez, l'annonce d'Amtrak informait la population de ses services d'autobus partant tous les jours à 6h30 de la gare du CN du centre-ville en direction de Grand Forks, où le train d'Amtrak assure la correspondance vers Minneapolis, Chicago et différentes autres destinations de l'est des États-Unis.

**M. Walker:** Il est difficilement compréhensible que cette société puisse assurer un service, même en assurant la correspondance par autobus, à partir d'un point situé à 120 milles au sud de la ville, alors que nous ne semblons pas être capables de faire fonctionner VIA en traversant la ville.

**M. Middlestead:** Les autobus étaient tout à fait bien équipés. Il y avait un service de repas. . . les autobus présentaient tout le confort que l'on retrouve dans un aéronef, si vous voulez.

**M. Walker:** Pour en revenir à la ville de Winnipeg, l'avenir de la gare me préoccupe, étant donné la réduction des services de VIA à destination et en provenance de Winnipeg. À l'heure actuelle, la gare n'est utilisée que deux fois par jours et il faut. . . il serait peut-être bon que monsieur le maire expose à l'intention des autres membres du Comité quelle est l'utilité de la gare du point de vue du développement de *The Forks*, quelle est l'importance de cette installation et dans quelle mesure VIA vous a garanti que la gare continuerait à être bien entretenue.

**M. Norrie:** Nous parlons avec VIA depuis un certain nombre d'années et nous l'avons fait auparavant avec le chemin de fer du CN. La gare occupe un emplacement stratégique pour les besoins du réaménagement de la partie du centre-ville qui est située au confluent de la rivière Rouge et de la rivière Assiniboine. Depuis de nombreuses années, depuis la construction des chemins de fer, la partie est de la gare s'étend le long de la rive, sans que les habitants de Winnipeg ou les visiteurs aient accès à la rivière parce que le chemin de fer passe le long de la rive.

Aux termes d'un accord cadre signé par les instances fédérale, provinciale et municipale, nous en sommes venus à une entente en vertu de laquelle le CN a rétrocédé le terrain et a démantelé les installations. Le CN a conservé 18 acres au nord et nous avons obtenu une soixantaine d'acres au confluent des deux rivières, ce qui représente le début et le cœur de la ville.

La gare elle-même est un bâtiment historique magnifique et nous aimerions bien évidemment en faire la porte d'entrée de l'aménagement de *The Forks* et la gare



*[Text]*

VIA terminal, but there has been no final decision. We always find that when we are speaking with VIA or when we were previously speaking with CN things were in such a state of flux vis-à-vis transportation decisions and so on that they were never able to make a commitment. I think we are presently in that situation again.

**Mr. Walker:** That station is, as you say, very important and one of the concerns that the committee has is about what will happen to the future of the stations across the country as they are used less frequently. A station like the one in Winnipeg is a very big structure and, from a corporate point of view, it would be nicer to use a smaller structure, since it is only being used a couple times a day. I would encourage the city to keep their eye on that situation and to make sure that VIA does not make it a lower priority in its—

**Mayor Norrie:** We are way ahead of you on that.

**Ms Susan Hart-Kulbaba (Federation Co-ordinator, Manitoba Federation of Labour):** I just wanted to add that with the market area also being part of a national park The Forks has already become a fairly large tourist draw for people living within the city and in the surrounding areas. Now that it is set and going, we will hopefully be able to market that area well as another tourist destination.

There is not a great deal of parking at this point and one cannot find a parking spot on a Sunday. This has forced the transit system of the City of Winnipeg to provide free shuttle bus service from other areas of the city to The Forks development. To us, it is imperative that VIA Rail, which runs directly into the structure at the entrance to this national park, be used as one of the means of getting people into a brand-new tourist facility within our city. It would thus be a shame to see passenger rail service cut when the potential is increasing.

**Mr. Walker:** It is ironic that at the very time the federal government is contributing big money to developing a first-class tourist site, they are cutting off one of the major means of bringing tourists in, i.e., the VIA system.

**Mr. Cerelli,** could you give us an update as to what sort of cutbacks there have been in the labour force, who have been served notices, and what sort of implications this is having through the system?

**Mr. A. Cerelli (Regional Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers):** First, I have one note on the railway station in The Forks. The original plans were to build the station into a multi-modal concept with rapid transportation and inter-connection with buses and rail, so it was an excellent plan then and it is an excellent plan now and the mayor is

*[Translation]*

principale de VIA, mais aucune décision définitive n'a encore été prise. Nous avons toujours eu l'impression, en parlant avec les responsables de VIA et, auparavant, avec ceux du CN, que les décisions en matière de transport étaient tellement incertaines que personne n'était en mesure de prendre des engagements. Il semble bien qu'aujourd'hui nous soyons encore dans la même situation.

**M. Walker:** Je dis comme vous que cette gare revêt une grande importance et l'avenir des gares du pays qui vont être désormais moins utilisées est pour le Comité un sujet de préoccupation. La gare de Winnipeg est un bâtiment imposant et la direction de VIA préférerait sans doute disposer d'une structure plus petite, puisqu'elle n'est utilisée que deux fois par jours. J'encouragerais la ville à suivre de près la situation et de s'assurer que VIA ne lui accorde pas qu'une importance secondaire dans ses. . .

**M. Norrie:** Nous ne vous avons pas attendu pour y penser.

**Mme Suzanne Hart-Kulbaba (coordonnatrice de la fédération, Fédération du travail du Manitoba):** J'ajouterais qu'en raison du fait que le secteur du marché fait aussi partie d'un parc national, *The Forks* présente d'ores et déjà un grand attrait touristique pour les habitants de la ville et des régions environnantes. Maintenant que tout est en place, on peut espérer être en mesure de bien commercialiser ce secteur à l'image de toute autre destination touristique.

Il n'y a pas beaucoup de places de stationnement pour l'instant et il est impossible de stationner le dimanche. Le réseau de transport de la ville de Winnipeg a donc dû offrir un service gratuit de navette par autobus entre les autres secteurs de la ville et le secteur *The Forks*. Pour nous, il est indispensable que VIA Rail, dont les installations sont à l'entrée de ce parc national, serve à acheminer les voyageurs jusqu'à cette installation touristique flambant neuve de notre ville. Ce serait un crime que de réduire le service de transport voyageurs par chemin de fer alors qu'il offre un potentiel renouvelé.

**M. Walker:** Il est paradoxal de voir qu'au moment même où le gouvernement fédéral consacre des sommes faramineuses au développement de sites touristiques de premier ordre, il se prive de l'un des principaux moyens d'amener les touristes jusqu'à ces sites soit, en l'occurrence, le réseau de VIA Rail.

**Monsieur Cerelli,** pouvez-vous nous dire ce qu'il en est des réductions d'effectifs qui ont lieu, qui a reçu un avis de mise à pied et quelles seront les répercussions dans tout le réseau?

**M. A. Cerelli (vice-président régional, Fédération canadienne des cheminots, employé des Transports et autres ouvriers):** Tout d'abord, j'ai une observation à faire au sujet de la gare de chemin de fer de *The Forks*. Il était prévu à l'origine de faire de cette gare un ensemble multi-modal prévoyant un réseau de transport rapide et des correspondances entre les autobus et le train, et ce projet,

[Texte]

absolutely correct that future development, with the city, the federal government, and the railways, should enhance that approach.

[Traduction]

qui était excellent à l'époque, le reste aujourd'hui, le maire ayant parfaitement raison de demander que les aménagements futurs décidés par la ville, le gouvernement fédéral et les chemins de fer en tiennent compte.

• 1225

After I leave here I am on my way to Montreal to meet with VIA Rail on November 1, 2 and 3. At that stage we will be able to develop a more up to date interpretation, if you like, of all of the things we have been talking about in the last four meetings. So at this stage I could not answer you specifically.

Après cette réunion, je dois aller à Montréal rencontrer les responsables de Via Rail les 1, 2 et 3 novembre. Je serai alors mieux en mesure de faire une interprétation plus précise de tous les événements que nous avons évoqués au cours des quatre dernières séances. Donc, pour l'instant, je ne peux pas vous donner plus de précisions.

**Mr. Walker:** Has anybody in the committee heard what the future of the maintenance facility will be?

**M. Walker:** Quelqu'un sait-il au sein du Comité quel est l'avenir réservé aux installations d'entretien?

**Mr. Cerelli:** I think the discussions in Montreal with those unions broke down to a degree for future meetings. We will know what will happen to our people in those facilities tomorrow. Hopefully we will get into that.

**M. Cerelli:** Je pense que les discussions qui ont eu lieu à Montréal avec les syndicats intéressés ont été rompues et que l'on a convenu de se réunir plus tard. Nous saurons demain ce qu'il va advenir de nos employés. Nous espérons pouvoir y revenir.

**Mr. Walker:** My last question is directed more to the chamber and I guess to the mayor too. Is there a possibility of developing a better working relationship at the urban level in the tourist market? I notice even in your report you do not really address the question directly of how VIA could contribute to the tourist market. It seems to me that one of the problems VIA has had over the years is not really developing a good working relationship at the civic level for how to develop a tourist market. You mentioned the western markets, but I think with The Forks, which is on the record now, VIA should be encouraged to become more rooted in the community and suggest ways that businesses and VIA could work together. We have lost a lot of time, and I do not want to see future cutbacks coming along.

**M. Walker:** Ma dernière question s'adresse davantage à la Chambre et, j'imagine, au maire. Est-il possible d'instituer de meilleures relations de travail dans le secteur urbain sur le marché touristique? Je constate que même dans votre rapport vous n'abordez pas directement la question de savoir de quelle manière Via pourrait contribuer au développement du marché touristique. Il me semble que l'un des problèmes de Via a été de ne pas avoir su instaurer au cours des années de bonnes relations de travail avec les municipalités sur la question du développement du marché touristique. Vous avez évoqué la question des marchés de l'ouest, mais je pense qu'en ce qui concerne The Forks, dont on parle en ce moment, il conviendrait que Via soit encouragée à mieux s'implanter dans la collectivité. Il faudrait trouver des projets au sein desquels les entreprises et Via pourraient oeuvrer en collaboration. Nous avons perdu beaucoup de temps et je ne voudrais pas assister à d'autres réductions à l'avenir.

**Mr. Middlestead:** We have a very strong committee and group working on tourism now called Tourism Winnipeg. They represent all members of the community, and they are developing a plan now to help foster tourism in Winnipeg.

**M. Middlestead:** Nous avons actuellement un comité et un groupe de travail de grande envergure, appelé Tourisme à Winnipeg. Tous les membres de la collectivité y sont représentés et ce groupe est en train de mettre au point un projet devant contribuer au développement du tourisme à Winnipeg.

**Mr. Angus:** I want to welcome the delegation here before us. I have a number of questions for you. I believe you were here all morning, or at least some of you were. I would like to get your reaction to the answers I received from the officials of the Department of Transport regarding their preliminary environmental assessment, where they indicated that, no, they did not quantify the emissions that would be added to or subtracted from the environment. They did not quantify the fuel consumption. What is the reaction of the coalition to the knowledge that this is how the decision was made, without that kind of information?

**M. Angus:** Je souhaite la bienvenue à la délégation ici présente. J'ai un certain nombre de questions à vous poser. Il me semble que vous étiez tous là ce matin, ou presque. J'aimerais savoir quelle a été votre réaction lorsque vous avez entendu les fonctionnaires du ministère des Transports me répondre ce matin, au sujet de leur étude préliminaire d'impact sur l'environnement qu'ils n'avaient pas quantifié les gaz émis dans l'environnement ou prélevés sur l'environnement. Ils n'ont pas quantifié la consommation de carburant. Quelle a été la réaction de la coalition, sachant de quelle façon cette décision a été prise, sans aucune information de ce genre?



[Text]

**Mayor Norrie:** I did not hear all of the presentation; I arrived in the middle of it. I think what we really have to address as a community, Winnipeg, and as a country, if you will, is the whole issue of environmental concerns. I think it is self-evident that if rail service is cut there is going to be a transfer of that passenger load to other modes of transportation. I suppose the most obvious in certain areas will be to the automobile or the bus. Again, I think it is quite self-evident that the automobile and the bus are the least environmentally sound. The emissions are not going to be good for us as a country.

In terms of the whole concept that the minister previously mentioned—the electrification route—I think actually that is the future for us. We are planning in the city of Winnipeg a south-east and a north-west transit corridor. Quite frankly, our problem is that we would like to use the electric mode for that. The initial capital costs are very heavy. We have a proposal within the city's capital budget for our share that we estimate, and we are looking for support from the federal and provincial governments. That has not been confirmed yet. We have great difficulty in getting support for what we think is an environmentally sound proposal.

I think it goes back to the concept that the cheapest is not always the best. In Manitoba, above all provinces, we should be electrifying. We have tremendous electric resources, but it is expensive to get into it. The environmental concerns have not seriously been addressed by the department, in my view.

**Mr. Cerelli:** In addition, there are some major things missing from the study, which is very shallow. Knowing a little bit about the environment in regard to different studies that have taken place in the last 20 years, I think the recommendations from the Brundtland report have been missed entirely in regard to the future of sustainable development, not only for an industry but as well as for future transportation needs.

• 1230

I think the report was void of any inference that they would follow the Brundtland report and recommendation as such. That kind of a report is very suspect when we are talking about the environmental concerns of the world. I think the mayor has been absolutely correct. We have to start looking at alternate means of fuel consumption in regard to our future transportation needs.

**Mr. Angus:** Just as an aside, when you do get the money in place do not forget you have a neighbour about 400 miles to the east that builds some of the best electrified vehicles in the world, so keep that in mind.

[Translation]

**M. Norrie:** Je n'ai pas entendu la totalité de l'exposé; je suis arrivé en plein milieu. Je considère qu'une collectivité comme Winnipeg et, d'ailleurs, l'ensemble du pays, doit en fait se poser toute la question de l'environnement. Je considère qu'il est tout à fait évident qu'à partir du moment où l'on réduit le service ferroviaire voyageurs, les voyageurs ainsi délaissés vont se trouver vers d'autres modes de transport. J'imagine que le choix qui va s'imposer dans certaines régions sera l'automobile ou l'autobus. Là encore, il est tout à fait évident que l'automobile et l'autobus sont les modes de transport les plus contestables du point de vue écologique. Les gaz émis dans l'atmosphère ne sont pas une bonne chose pour notre pays.

Quant à la question évoquée précédemment par le ministre, soit l'électrification des réseaux, je pense que c'est là l'avenir. Nous projetons pour la ville de Winnipeg un couloir de transport sud-est et nord-ouest et nous aimerions bien pouvoir électrifier. Les frais de premier investissement sont très lourds. La ville a un projet d'investissement dont elle pense payer une partie et nous cherchons à obtenir l'aide de la province et du gouvernement fédéral. Aucune confirmation ne nous a encore été donnée. Nous avons de grandes difficultés à obtenir une aide pour un projet que nous jugeons très sain du point de vue de l'environnement.

Tout cela nous ramène au fait que la solution la moins chère n'est pas toujours la meilleure. Le Manitoba, plus que toute autre province, devrait recourir à l'électrification. Nous avons d'énormes ressources en électricité, mais leur exportation est très onéreuse. À mon avis, le ministère ne s'est pas suffisamment préoccupé des questions d'environnement.

**M. Cerelli:** De plus, l'étude, qui est très superficielle, oublie de mentionner un certain nombre de choses. On a pu apprendre un certain nombre de choses au sujet de l'environnement après avoir lu les différentes études qui ont été publiées au cours des 20 dernières années, et on s'aperçoit que les recommandations du rapport Brundtland sont absolument passées sous silence en ce qui a trait au développement durable, non seulement pour l'ensemble de l'industrie mais aussi pour les besoins futurs de transport.

Il me semble que ce rapport ne mentionne aucunement qu'il entend suivre les recommandations du rapport Brundtland. Ce genre de rapport est très suspect lorsqu'on connaît les préoccupations écologiques du monde entier. À mon avis, le maire a tout à fait raison. Il faut chercher d'autres solutions énergétiques en prévision des besoins de transport futurs.

**M. Angus:** Juste en passant, lorsque vous aurez l'argent, n'oubliez pas que vous avez un voisin à environ 400 milles à l'est qui construit des véhicules électriques parmi les meilleurs du monde. Ne l'oubliez pas.

[Texte]

**Mayor Norrie:** What about right here in Winnipeg, if you would like to get into it?

**Mr. Angus:** We will do a joint project.

When we talk about the shift to automobiles, even the minister and his staff admit that the bulk of the displaced passengers will go to the automobile. But we have always been talking in terms of the inter-city traffic, and really have not focused on the fact that before it becomes inter-city it has to get out of a city.

Have Winnipeg or any of the other cities in Manitoba taken a look at the VIA Rail decision—they did provide some route-by-route figures—to indicate what that is going to do to your own road infrastructure within the city of Winnipeg or the other cities, to know whether you have the capacity, and to what extent you must expand your existing capacity in order to accommodate that extra load?

**Mayor Norrie:** Certainly in terms of the city's position vis-a-vis infrastructure we have joined with the Federation of Canadian Municipalities in our presentation to the federal government and to the provincial governments. We feel that the cities of this country have a major problem on their hands in terms of replacing existing infrastructure, and we have made, as you probably know, significant presentations to the Prime Minister and other federal cabinet ministers.

Insofar as VIA Rail is concerned, there is no study, to my knowledge, that the city has done itself. But I think it would be probably self-evident that people who now come to Winnipeg or other cities as tourists or as visitors, and who use the rail mode—and we would still want them to come however they came—would probably come by proportionately more use of the highways, which increases the load on the highways, increases the load on city streets, and so there is going to be a spillover. At this point it is not quantified, of course.

**Mr. Angus:** Manitoba is one of the provinces that levies a fuel tax on the rail side. Nation-wide, VIA Rail calculates that it pays about \$12 million to provincial coffers in fuel tax. Given the constraints that the government has placed on VIA, the reduction in its reference levels, do you feel it is still appropriate for any provincial government, whether it is Manitoba or another province, regardless of which political party is in power, to continue to levy a provincial fuel tax on the rail mode, particularly since the provinces do not contribute in any way to the upkeep of the rail roadbed?

**Mayor Norrie:** I would have to be a little careful on that question, Mr. Chairman. First of all, it is not within our jurisdiction. Secondly, there is the support we get from the Province of Manitoba towards our capital and

[Traduction]

**M. Norrie:** Et Winnipeg, alors!

**M. Angus:** Nous mettrons sur pied un projet conjoint.

Lorsque nous parlons d'un déplacement vers la route, le ministre et son personnel reconnaissent eux-mêmes que les voyageurs ainsi délaissés vont se tourner vers l'automobile. Toutefois, nous évoquons toujours la question de la circulation interurbaine en oubliant le fait qu'avant d'être interurbaine, il faut qu'elle sorte de la ville.

Winnipeg et les autres villes du Manitoba ont-elles examiné la décision de Via Rail—qui a fourni des statistiques concernant un certain nombre de trajets—afin de voir quelles seront les conséquences sur votre propre infrastructure routière, à l'intérieur de la municipalité de Winnipeg ou dans d'autres villes, pour savoir si vous avez la capacité d'accueil nécessaire ou s'il vous faut augmenter vos infrastructures afin de pouvoir prendre en charge cette circulation supplémentaire?

**M. Norrie:** Sur le plan des infrastructures, Winnipeg s'est évidemment jointe à la Fédération des municipalités canadiennes pour présenter un mémoire au gouvernement fédéral et aux provinces. Nous estimons que les villes canadiennes vont devoir faire face à de grandes difficultés pour remplacer les infrastructures existantes et, comme vous le savez probablement, nous avons fait d'importantes interventions auprès du premier ministre et d'autres ministres du Cabinet fédéral.

Pour ce qui est de Via Rail, aucune étude n'a été faite à ma connaissance par la ville elle-même. Toutefois, je pense qu'il est plus que probable que les gens qui se rendent aujourd'hui à Winnipeg en provenance d'autres villes et qui viennent en touristes ou en visiteurs en se servant du chemin de fer—et nous seront toujours heureux de les accueillir quel que soit le mode de transport qu'ils choisiront—viendront probablement par la route, ce qui va encombrer davantage nos routes et les rues de la ville. Il y aura des répercussions en cascade. Bien entendu, nous ne disposons pas de chiffres pour l'instant.

**M. Angus:** Le Manitoba est l'une des provinces qui impose une taxe sur les carburants aux chemins de fer. À l'échelle du Canada, Via Rail estime verser quelques 12 millions de dollars dans les coffres des provinces au titre de la taxe sur les carburants. Étant donné les restrictions budgétaires imposées par le gouvernement à Via Rail, la réduction de ce niveau de référence, pensez-vous que ce soit une bonne chose que les gouvernements provinciaux, que ce soit le Manitoba ou toute autre province, quel que soit le parti politique au pouvoir, continuent à imposer une taxe provinciale sur les carburants utilisés par les chemins de fer, surtout lorsque l'on sait que les provinces ne participent aucunement à l'entretien des voies ferrées?

**M. Norrie:** Je ferai bien attention en vous répondant, monsieur le président. Tout d'abord, cela ne relève pas de notre compétence. En second lieu, la province du Manitoba aide la ville de Winnipeg, même si cette aide



[Text]

current budgets in the City of Winnipeg, which is not as high as we would like to see it, obviously. But presumably the argument would be made that a portion of the funds we receive as a city comes from a variety of taxes the province levies, and if it were to reduce its income, the argument could be made that the reduction would be passed on to the city and the municipalities in the province.

I really have to defer a bit on that. I think that in theory, yes, it would be an ideal arrangement to vacate that tax source, but in practice the province has to raise revenue, and we are a province, as you know, that needs all the revenue it can get. I am sure the provincial people have looked at that and have some problems with it. But on the other hand, they need the revenue, and so I would have to be a little careful on that.

• 1235

**The Chairman:** That was a pretty good answer.

**Mr. Angus:** I have a final question, Mr. Chairman, and it is—

**The Chairman:** A loaded question?

**Mr. Angus:** I am just sorry I did not ask it to the minister.

**The Chairman:** That is right. You have the wrong guy.

**Mr. Angus:** Mind you, in theory he is part of this delegation, so he might want to come back and respond.

I have a question to the Chambers of Commerce and the Federation of Labour. You are here today as part of a coalition. I know there are rallies and things like that, but where do you go from here? What actions are the two groups in Manitoba prepared to take to drive home the point that VIA Rail must not only be saved but be improved?

**Ms Hart-Kulbaba:** I know this is only the first step. Frankly, people have been fairly surprised that we have done this at all from our own different perspectives. I am sure the chamber has had some reaction as well. But this is only the first step, and we are willing to be wherever the minister needs us to be to get this point home. If that means we have to come back two or three more times to meet with federal government ministers, etc., then we will be here.

We will be speaking to the public. We have already been distributing cards and petitions amongst our membership. We have been holding rallies and contacting other groups outside the labour movement to get on board with this. In fact, we also presented a brief to the Liberal task force as it travelled around. At this point our own partisan views have had to be set aside and we are well on our way to moving forward on this issue together, because it is of such vital importance to Manitoba, which

[Translation]

n'est bien entendu pas aussi grande que nous l'aimerions, en subventionnant ses budgets d'équipement et d'exploitation. On pourrait soutenir bien sûr qu'une partie des crédits que nous recevons en tant que municipalité viennent d'un certain nombre de ressources fiscales dont dispose la province et que si cette dernière devait diminuer ses recettes, cela serait répercuté sur la ville et sur les autres municipalités de la province.

J'ai des difficultés à vous donner une réponse. Je pense qu'en théorie, oui, il serait bon d'éliminer ce prélèvement fiscal mais, en pratique, il faut que la province ait des recettes et notre province, vous le savez, a bien besoin de toutes ses recettes. Je suis sûr que les responsables de la province se sont penchés sur la question et ont quelques difficultés à ce sujet. Par contre, ils ont besoin de ces recettes et il nous faut donc être très prudents.

**Le président:** Voilà une réponse assez bien tournée.

**M. Angus:** Une dernière question, monsieur le président, c'est. . .

**Le président:** Une question à sous-entendus?

**M. Angus:** Je regrette bien de ne pas l'avoir posée au ministre.

**Le président:** C'est vrai. Vous vous êtes trompé de personne.

**M. Angus:** Je vous fais remarquer qu'il fait directement partie de cette délégation, de sorte qu'il pourrait très bien vouloir revenir et répondre.

J'ai une question à poser à la Chambre de commerce et à la Fédération du travail. Vous faites ici partie d'une coalition. Je sais qu'il y a des manifestations et des choses de ce genre, mais qu'allez-vous faire ensuite? Quelles sont les mesures que sont disposés à prendre deux groupements au Manitoba pour faire comprendre qu'il faut non seulement sauver VIA Rail mais le renforcer?

**Mme Hart-Kulbaba:** Je sais bien que ce n'est qu'une première étape. Il faut bien dire que tout le monde a été surpris de voir que des groupes aussi différents que les nôtres pouvaient unir leurs points de vue. Je suis certaine que la Chambre a elle aussi sa propre réaction. Mais ce n'est qu'une première étape et nous sommes prêts à faire ce qu'il faut pour nous faire comprendre du ministre. S'il faut pour cela que nous revenions deux ou trois fois devant les ministres du gouvernement fédéral, nous le ferons.

Nous allons faire des interventions publiques. Nous avons déjà distribué des cartes et des pétitions parmi nos membres. Nous avons organisé des manifestations et contacté d'autres groupements à l'extérieur du mouvement syndical pour agir de concert avec eux. Nous avons d'ailleurs présenté un mémoire au groupe de travail libéral lorsque celui-ci a parcouru le pays. Pour l'instant, il nous faut mettre de côté nos opinions partisans et agir ensemble sur cette question d'une importance

[Texte]

has been the transportation hub of this country for so long.

I really think the capital costs of getting a transcontinental railway started were huge when John A. Macdonald was doing it, and I also think any capital costs for making this a viable entity again will be high. That does not mean we should not do it. John A. Macdonald thought it should be done, and I think it should be done now. I am not sure sure whether or not I am in good company with that.

**Mr. Angus:** It is okay; we quote him a lot, too. Perhaps we can now hear from the chamber.

**Mr. Middlestead:** Mr. Chairman, as a matter of fact, we made a presentation to the Erik Nielsen committee going across Canada last April, and since that time we have been asking the Minister of Transportation for information on the VIA Rail recovery program. We sent several letters to the minister, and we finally got a copy of that report, I think, two weeks after the final announcement on October 4.

In the chamber we do not shoot from the hip; we wanted to have a look at all aspects of it and come up with some constructive comments. Our main concern here is that we feel we should have responsive management for VIA Rail; we feel recapitalization is urgent; and obviously, we cannot see any marketing plan included in the documentation. Those are just some of the comments we have had. We made a presentation to the Liberal task force, to David Walker, in Winnipeg too just a couple of months ago. So we are very active on this. We are the largest business organization in the city of Winnipeg and we will carry on in this aspect.

**Mr. Atkinson:** It is an excellent brief you have presented. I have some concerns, though. You have presented one side of the argument.

To start with, subsidizing with a moratorium an extra \$300 million a year, which is what it is going to cost, I assume, until the royal commission reports according to your objective: I have some concern about the length of time it is going to take. Would you be satisfied with a direction to the royal commission or whomever to come back more quickly than that with some recommendations with regard to passenger rail?

[Traduction]

fondamentale pour le Manitoba, qui depuis si longtemps est la plaque tournante des réseaux de transport de ce pays.

Je suis convaincue que les frais d'équipement requis par la construction d'un chemin de fer intercontinental étaient énormes lorsque John A. MacDonald a lancé ce projet et je suis tout aussi convaincu que les frais d'équipement devant en assurer la viabilité seront eux aussi élevés. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il nous faille y renoncer. John A. MacDonald a jugé bon d'aller de l'avant et je pense qu'il nous faut faire de même aujourd'hui. Je ne sais pas si je fais bien d'évoquer cette personnalité.

**M. Angus:** Ne vous inquiétez pas, nous le citons beaucoup, nous aussi. La Chambre pourrait peut-être nous dire maintenant ce qu'elle en pense.

**M. Middlestead:** Je dois dire, monsieur le président, que nous avons présenté un mémoire au Comité d'Erik Nielsen qui a parcouru le pays en avril dernier et que depuis cette date nous demandons au ministre des Transports de nous renseigner sur le programme de recouvrement des coûts de VIA Rail. Nous avons envoyé plusieurs lettres au ministre et nous avons finalement obtenu copie de ce rapport, deux semaines, je crois, après l'annonce définitive du 4 octobre.

La Chambre n'a pas l'habitude de réagir sur un coup de tête et nous avons voulu en examiner à tête reposée toutes les dispositions de façon à pouvoir présenter des observations utiles. Nos principaux sujets de préoccupation viennent du fait que nous voulons que la direction de VIA Rail réagisse, que nous considérons qu'il est urgent d'injecter de nouveaux capitaux et, évidemment, que nous ne voyons nulle part la mention d'un plan de commercialisation dans la documentation. Voilà un certain nombre des observations que nous voulons faire. Nous avons présenté un mémoire au groupe de travail libéral, à David Walker, à Winnipeg, il y a tout juste deux mois. Nous intervenons très activement sur la question. Nous sommes la principale organisation regroupant le milieu des affaires à Winnipeg et nous continuerons à agir dans ce sens.

**M. Atkinson:** Le mémoire que vous venez de nous présenter est excellent. J'ai quelques inquiétudes, cependant. Vous ne nous avez présenté qu'un côté de la médaille.

Pour commencer, je me demande combien de temps il va falloir subventionner un moratoire, soit un supplément de coûts de 300 millions de dollars par an, c'est ce que ça va coûter, j'imagine, jusqu'à ce que la Commission royale d'enquête remette son rapport conformément à votre objectif. Seriez-vous d'avis que l'on devrait demander à la Commission royale d'enquête ou à toute autre instance de ce type de faire plus rapidement un certain nombre de recommandations au sujet du transport ferroviaire de voyageurs?



[Text]

**Mayor Norrie:** Mr. Chairman, obviously the royal commission's report would be desirable as quickly as possible.

**Mr. Atkinson:** An interim report within one year on all aspects of transportation, not just VIA Rail.

• 1240

**Mayor Norrie:** During the period of the moratorium obviously the additional funds that government would have to put in should be viewed as an investment. What would happen if the royal commission should come back and recommend that there be an established VIA should continue, if you downgraded it as is proposed? You would have lost the personnel, you would have lost the passenger load. To get back all those components would be a very difficult undertaking. The savings that would presumably be found would probably have to made up plus, if there were to be a reinstatement.

Also, I think VIA in the interim might well look at trimming some of its administrative costs, some of its ongoing operational costs. That would be a management decision. So there would not necessarily have to be a total loss of the amount now being put in.

But I would say the serious question would be that unless we have pre-judged the findings of the royal commission and unless we know what their report is going to be, to pre-empt them and make the decision is almost making an irreversible decision and making it very difficult for the commission to be objective and jeopardizing the ability to reinstate or enhance a railway system that probably we all want. The question of how you fund it is the main issue, I think.

**Mr. Atkinson:** My other concern is the factor brought up earlier this morning about 1% in your province using the VIA Rail service at present. I can understand your concern with the environment and so on, but I think you would have to agree 1% getting into cars. . . there is going to be some effect, but again, as they said in the report, it will be negligible.

I am not trying to defend that report. I think it is there for what they said it was this morning. But—

**Mayor Norrie:** That is a valid observation. The only corollary or caveat I would put on that is this, on a personal basis. A friend of mine, a woman, took her elderly father down to Montreal and they decided to go by train, to have the experience of the train and to take a more leisurely trip for the elderly father. Apparently it was a disaster. Going down, the cars were overheated. Coming back, they were freezing.

In actual capacity to attract tourists, or passengers, the cars and equipment are not really designed to be attractive to people. The longer you let that kind of rolling stock

[Translation]

**M. Norrie:** Il évident, monsieur le président, qu'il faut que la Commission royale d'enquête remette son rapport le plus rapidement possible.

**M. Atkinson:** Un rapport provisoire dans un délai d'un an sur l'ensemble de la question du transport, et non simplement sur VIA Rail.

**M. Norrie:** Pendant tout le temps que durerait le moratoire, les crédits supplémentaires versés par le gouvernement devraient bien entendu être considérés comme un investissement. Que se passera-t-il si la Commission royale d'enquête recommandait à posteriori que l'on maintienne les services de VIA en état, à partir du moment où ils ont déjà été supprimés tel que le recommande le projet? Le personnel ne sera plus là, la demande des passagers aura disparu. Il sera très difficile de reconstituer tous ces éléments. On peut penser qu'en cas de remise en place des services, l'argent économisé au départ devra être largement reversé.

Je pense aussi que VIA pourrait bien dans l'intervalle penser à dégraisser ses services, réduire ses frais d'administration et ses frais d'exploitation. Cette décision appartiendrait à la direction. Les sommes d'argent versées ne seraient donc pas nécessairement entièrement perdues.

Mais je pense que le plus grave, ce serait de préjuger des conclusions de la Commission royale d'enquête, à moins de savoir d'avance quel doit être son rapport, de prendre la décision à sa place et de rendre la situation pratiquement irréversible, ce qui empêcherait pratiquement la Commission d'être objective et de remettre en place ou de renforcer un réseau de chemin de fer dont, probablement, nous voulons tous. La grande question est à mon avis de savoir comment assurer le financement.

**M. Atkinson:** Je pense aussi à ce qu'on nous a dit ce matin au sujet du fait que 1 p. 100 des habitants de votre province utilise à l'heure actuelle les services de VIA Rail. Je comprends bien que vous vous préoccupez de l'environnement et des choses comme ça, mais je dois dire que si 1 p. 100 des gens doivent prendre la voiture. . . il y aura bien sûr des conséquences mais, comme on le dit dans le rapport, elles seront négligeables.

Je n'essaie pas de défendre ce rapport. Je pense qu'il n'a pas d'autre importance que celle qu'on lui a accordée ce matin. Toutefois. . .

**M. Norrie:** La remarque est très juste. Je ferai cependant une réserve, de type personnel. Une amie à moi, qui devait accompagner son père âgé à Montréal, a décidé de prendre le train, pour faire une expérience et permettre à son père de voyager en bénéficiant d'un plus grand confort. L'expérience, à ce qu'il paraît, s'est révélée désastreuse. À l'aller, les wagons étaient surchauffés. Au retour, on y gelait.

Tels qu'ils sont conçus à l'heure actuelle, les wagons et le matériel ne sont pas de nature à attirer les touristes ou les passagers. De toute évidence, plus vous continuerez à

[Texte]

run down, obviously the fewer the people who are going to use it. I think everybody recognizes there has to be a major investment in upgrading the quality of the railway if it is going to be there. If you are going to let it run as it is now, you are probably better to let it go, because you are going to lose all your passengers in any event. Nobody wants to ride on 40-year-old cars.

**Mr. Atkinson:** That is not the only difficulty, as we understand it. Mr. Cerelli, in previous evidence, said there is a bloated middle management. We also talked about labour costs with Mr. Cerelli. All those matters are involved in it too.

**Mayor Norrie:** That is what I was referring to, administrative costs.

**Mr. Middlestead:** One other point, following up on what Mayor Norrie has said. Unless we do make some changes on VIA Rail, I think what we will be witnessing is the demise of VIA Rail, rather than a new beginning.

**Mr. Atkinson:** Looking at it—and this is probably preempting the chairman—do you think that is the result of the cuts that have been made at present?

**Mr. Middlestead:** I think we are just waiting for the next shoe to fall. I do not think there has been enough investigation, consultative work, on this.

**Mr. Comuzzi:** Your Worship and members of the committee, welcome. I am very pleased to see you here this morning.

You realize, of course, that northwestern Ontario is very closely associated with not only the province of Manitoba but more particularly the city of Winnipeg. I think I could say unequivocally that the people in northwestern Ontario look to Winnipeg for assistance and guidance in banking and in those areas in the business interest, in the labour interest—perhaps more than we look to Toronto. So there is a good flow between the folk in northwestern Ontario and Manitoba, and vice versa. If I just add on to the business interest, it appears to me, going back some years, that Winnipeg has kind of been the meeting centre or the hub for the automobile industry. They drew from Saskatchewan and northwestern Ontario, and perhaps some of northeastern Ontario, as a meeting point, and we would meet at your convention centre and use your facilities and so on.

• 1245

But it also was for the grain and, as I understand it, all other industries kind of regard Winnipeg as the core. As you go across this country you centre in Toronto, you centre in Winnipeg to handle all of northwestern Ontario,

[Traduction]

faire circuler un matériel roulant dans cet état, moins vous aurez de gens pour l'utiliser. Je pense que tout le monde reconnaît la nécessité de faire de gros investissements pour améliorer la qualité du transport par chemin de fer. S'il faut conserver le même matériel, il est probablement préférable de laisser aller les choses parce que de toute façon vous allez perdre tous vos clients. Personne ne veut voyager dans des wagons ayant quarante ans d'âge.

**M. Atkinson:** Ce n'est pas la seule difficulté, si nous comprenons bien la situation. M. Cerelli a déclaré dans un témoignage antérieur que les cadres moyens étaient en surnombre. Nous avons aussi évoqué la question des frais de main-d'oeuvre avec M. Cerelli. Tous ces facteurs jouent un rôle.

**M. Norrie:** C'est de ça que je parlais, des frais administratifs.

**M. Middlestead:** Pour en revenir à ce que vient de dire le maire Norrie, à moins que l'on ne fasse des changements à VIA Rail, je pense que ce n'est pas à la renaissance de VIA Rail que nous allons assister, mais à sa mort.

**M. Atkinson:** A bien y penser, et en disant cela j'ôte probablement les mots de la bouche du président, pensez-vous que ce soit là le résultat des réductions budgétaires qui viennent d'être imposées à VIA Rail?

**M. Middlestead:** J'ai l'impression que nous attendons simplement le coup de grâce. Je ne pense pas que l'on ait fait suffisamment d'études, de consultations, sur cette question.

**M. Comuzzi:** Monsieur le maire et messieurs les membres du Comité, je vous souhaite la bienvenue. Je suis très heureux de vous voir parmi nous ce matin.

Vous êtes conscients, bien entendu, du fait que le nord-ouest de l'Ontario a des liens très étroits non seulement avec la province du Manitoba, mais plus particulièrement avec la ville de Winnipeg. Je pense que l'on peut dire sans crainte de se tromper que les habitants du nord-ouest de l'Ontario se tournent de préférence vers Winnipeg pour tout ce qui a trait aux questions bancaires, pour les questions commerciales, pour les questions syndicales—davantage peut-être que vers Toronto. Il y a donc de nombreux échanges, dans les deux sens, entre le nord-ouest de l'Ontario et le Manitoba. Pour en revenir à la question commerciale, il me semble qu'il y a quelques années, Winnipeg était en quelque sorte le centre de réunion de l'industrie de l'automobile. Les gens venaient de la Saskatchewan et du nord-ouest de l'Ontario et peut-être même parfois du nord-est de l'Ontario, pour se réunir, et nous nous servions de votre centre de congrès et des installations qui s'y trouvent.

Il en était de même pour les céréales et, si je ne me trompe, bien d'autres industries considèrent que Winnipeg est au centre de leurs activités. En fait, notre pays a trois centres: Toronto, Winnipeg, où se rassemblent



*[Text]*

the province of Saskatchewan, and Manitoba, and then you go into the west and Vancouver.

Having said that, with that preamble, there has been a great flow. I do not know if you would regard this as tourism, but it is business. Let me classify it as business tourism. A lot of business people still go to Winnipeg. There are really only two good ways to get to Winnipeg. One is by train. The other used to be by air because there was a direct flight. Now there are very few direct flights from northern Ontario to Winnipeg. You land in Toronto, Fort Frances, Kenora, and so on. It is a very long trip by air to get to Winnipeg, or by road.

The roadway in northwestern Ontario to Winnipeg until you get to the Winnipeg boundary is not very good, and I know that a lot of people still used VIA Rail to get to their meetings in Winnipeg from northwestern Ontario—people from Dryden, Ignace, and Thunder Bay. People in Kenora drove.

When this passenger rail service is lost, have you put your mind to the amount of, first, inconvenience, but more to the loss Winnipeg may experience because of this business travel that from this point in time may go elsewhere?

**Mayor Norrie:** Perhaps Mr. Middlestead can comment on the business aspect. What will happen, I think, is that the people will obviously continue to go to Winnipeg or to Toronto. They will go wherever they have to go for business, but what will happen is that the other modes of transportation will become more heavily used.

You referred to the roadway from Kenora-Thunder Bay to Winnipeg. It is a single lane up to the border of Manitoba and then a double lane. It is very heavily used. There are very great problems on that highway, and they will be intensified.

On a personal note, I might say that I do not understand why the rail line would not have chosen to follow the Great Lakes route rather than going north. It is the most scenic route you have in eastern Canada, but they have chosen to go through northern Ontario. It does not really make much sense in terms of a tourist attraction; it probably makes sense to service the people through the northern towns, but it makes no sense at all in terms of the bringing of people.

It probably is as spectacular in its own way as the trip through the Rocky Mountains. You go around the Great Lakes there, a magnificent trip by train, and that I understand is to be eliminated.

**Mr. Middlestead:** Referring to the road system in northwestern Ontario, it is a single lane, as Mayor Norrie has indicated, and at least monthly we have road closures there due to accidents, chemical equipment spilling on the road, the whole thing. It is certainly going to

*[Translation]*

les gens du nord-ouest de l'Ontario, de la Saskatchewan et du Manitoba, et Vancouver pour l'Ouest du pays.

Tout ce préambule pour dire qu'il y a de nombreux courants. Je ne sais pas si on peut parler de tourisme, mais cela touche au monde des affaires. Je dirais qu'il y a là un tourisme d'entreprise. Beaucoup de gens d'affaires continuent à se rendre à Winnipeg. Il n'y a en fait que deux bonnes façons de se rendre à Winnipeg. Il y a le chemin de fer et l'avion; il existait des vols directs. Aujourd'hui, il y a très peu de vols directs entre le nord de l'Ontario et Winnipeg. Il faut atterrir à Toronto, Fort Frances, Kenora, etc. Par la route ou par la voie des airs, c'est très long de se rendre à Winnipeg.

La route qui traverse le nord-ouest de l'Ontario pour aller jusqu'à Winnipeg n'est pas très bonne, tant que l'on n'a pas dépassé la frontière du Manitoba, et je sais qu'un grand nombre de gens continuent à utiliser les services de VIA Rail pour se rendre à leurs réunions à Winnipeg. Des gens du nord-ouest de l'Ontario, des gens de Dryden, Ignace et Thunder Bay. Les habitants de Kenora s'y rendaient par la route.

Une fois que ce service de transport voyageurs aura disparu, avez-vous pensé, tout d'abord, aux inconvénients mais, ensuite, aux pertes que pourrait encourir Winnipeg étant donné que tous ces gens risquent d'aller se réunir ailleurs?

**M. Norrie:** M. Middlestead sera peut-être mieux placé pour vous répondre à la question commerciale. Je considère pour ma part que les gens vont évidemment continuer à se rendre à Winnipeg ou à Toronto. Ils iront là où leurs affaires les appellent mais, ce qui va se passer, c'est que les autres modes de transport vont être davantage utilisés.

Vous nous avez parlé de la route qui va de Kenora-Thunder Bay à Winnipeg. Cette route n'a qu'une voie jusqu'à la frontière du Manitoba; à partir de là elle est à double-voie. Le trafic y est intense. Cette route présente d'énormes difficultés, qui ne feront qu'empirer.

Personnellement, je dois dire que je ne comprends pas pourquoi on a choisi le chemin de fer du Nord de préférence à celui qui longe les Grands lacs. C'est le trajet le plus pittoresque que l'on puisse trouver dans l'est du Canada, mais on a décidé pourtant de passer par le nord de l'Ontario. Cette décision n'est pas très sensée sur le plan de l'intérêt touristique; il est probable qu'elle se justifie si l'on veut desservir les habitants des villes du Nord, mais ça n'a aucun sens si l'on veut vraiment transporter les gens.

Le spectacle est probablement aussi beau que dans les Rocheuses. La voie ferrée contourne les Grands lacs, le trajet est magnifique, et j'apprends qu'on veut la supprimer.

**M. Middlestead:** Pour en revenir au réseau du nord-ouest de l'Ontario, la route n'a qu'une seule voie, comme vient de me dire le maire Norrie et tous les mois au minimum, cette route doit être fermée parce qu'il y a un accident, un déversement de produits chimiques sur la

[Texte]

exasperate the whole situation with discontinuing VIA Rail.

**Mr. Comuzzi:** That leads me to the next question. You have already alluded to it. We have some difficulty in understanding the ministerial decision to choose a northern route to get to Winnipeg from Sudbury-Capreol rather than the southern route. For your information, the northern route takes in about 10,000 people; the southern route around the lake takes in about 400,000 people. It just makes no sense; a train has to go.

• 1250

So am I then correct that you would join with your counterparts in northwestern Ontario, who will be here some time in the next week or two, in approaching the minister who, we have established this morning, is going to review remote routes and may change his mind, to ensure that passenger train service continue along the south shore of Lake Superior through Thunder Bay, Ignace, Dryden, Kenora, on to Winnipeg?

**Mayor Norrie:** Mr. Comuzzi, it is a very difficult issue. It is like the question that was put to the minister previously of which route does he prefer, Edmonton or Calgary, going west. In a sense it is like asking which arm do you want to cut off, your right arm or your left arm.

In theory, and probably in practice as well in northern Ontario, ideally there should be both runs, because obviously the people in the northern area need the train service as much as the people on the south route. But in terms of the proportionate number of people to be served and in terms of the tourist function, if there had to be a choice—and I would hope there might not have to be a choice; that both lines would be continued—obviously the southern route. You have to recognize the desire of the people on the northern route to be served; and I am sure you will hear the competing arguments from Edmonton and Calgary. But it is not really a fair question or a fair decision to put to the country, saying, would you prefer to go through Edmonton as opposed to Calgary, or northern Ontario as opposed to the lake? We need a national transportation system that supports all the routes.

**The Chairman:** That is a good example of a Hobson's choice.

**Mr. Comuzzi:** But we are not talking about Edmonton and Calgary.

**Mayor Norrie:** But it is the same kind of problem.

**Mr. Comuzzi:** But there are equal populations there. What we are talking about is denying passenger rail service to approximately 400,000 people in one area and allowing passenger train service for about 10,000 people. I still have difficulty in the wisdom of that choice.

[Traduction]

route, ce genre de choses. Il est certain que la situation ne pourra qu'empirer avec la fermeture de VIA Rail.

**M. Comuzzi:** Cela m'amène à la question suivante. Vous l'avez déjà traitée par la bande. Nous comprenons difficilement que le ministre ait choisi la voie du Nord pour aller à Winnipeg à partir de Sudbury—Capreol plutôt que de retenir la voie du Sud. À titre d'information, je vous dirai que l'itinéraire du Nord dessert environ 10,000 personnes, et l'itinéraire du Sud, qui contourne le lac, environ 400,000 personnes. Il faut un train, c'est essentiel.

Vous allez donc vous joindre à vos homologues du nord de l'Ontario, qui viendront nous rencontrer la semaine prochaine ou dans deux semaines, pour demander au Ministre qui examinera la situation des itinéraires éloignés et qui modifiera peut-être sa décision, de maintenir le service de trains de voyageurs sur le trajet au sud du lac Supérieur, qui passe par Thunder Bay, Ignace, Dryden, Kenora, à destination de Winnipeg?

**M. Norrie:** Monsieur Comuzzi, la situation est très difficile. C'est un peu comme la question que l'on a posée plus tôt au Ministre, à savoir quel trajet il préférerait, celui d'Edmonton ou celui de Calgary, pour se rendre dans l'Ouest. C'est un peu comme de demander à quelqu'un quel bras il préfère qu'on lui coupe, le bras droit ou le bras gauche.

En théorie, et probablement aussi en pratique, dans le nord de l'Ontario, il faudrait idéalement que les deux itinéraires soient maintenus, parce qu'il est évident que la population du Nord a autant besoin du service de transport ferroviaire que celle du Sud. Mais compte tenu de l'importance de la population et du nombre de touristes qui y passent, s'il fallait absolument faire un choix—et je préférerais que ce ne soit pas le cas; que l'on maintienne les deux itinéraires—évidemment, il faudrait maintenir le service dans le Sud. Il faut reconnaître le désir d'être desservi de la population du Nord; et je suis persuadé que vous entendrez aussi les mêmes arguments au sujet d'Edmonton et de Calgary. Mais ce n'est pas tellement juste de demander à la population du pays de choisir entre l'itinéraire qui passe par Edmonton et celui qui passe par Calgary, ou entre l'itinéraire du nord de l'Ontario et celui qui passe au sud du lac. Nous avons besoin d'un réseau de transport national qui dessert toutes les destinations.

**Le président:** C'est un bon exemple de choix qui n'offre pas d'alternative.

**M. Comuzzi:** Mais ce n'est pas d'Edmonton et de Calgary qu'il s'agit.

**M. Norrie:** Non, mais le problème est le même.

**M. Comuzzi:** Mais les populations sont égales dans ce cas-là. Nous refuserions le service de transport à quelques 400,000 personnes dans une région, et nous accorderions le même service à une population de 10,000 personnes. Je vois mal la sagesse de ce choix.



[Text]

**Mayor Norrie:** If you have to make the choice, yes. But hopefully you do not have to make the choice.

**Mr. Comuzzi:** If you had to make the choice, which choice would you support?

**Mayor Norrie:** I guess we would all have our individual positions. My personal choice, obviously, would be the southern route. But knowing that the northern route people are going to be denied the service, what kind of a choice is that?

**Mr. Benjamin:** That last exchange reminded me of when you are given the choice of whether you want to be hanged or shot.

Mayor Norrie, it is a pleasure to hear you and see the cross-section of your community with you. It is really nice to see a large section of the trade union movement, the Chamber of Commerce, and the city all working together on this. It has happened other times before, but it does not seem to swing any weight down here, although let us hope this time it does.

There was some exchange a little earlier about fuel taxes. It has been maintained by not only CN, CP, and VIA, but by other transportation economists and experts, that the fuel tax on diesel fuel for the three railways is really nothing more than a direct subsidy by them to the road system.

The Province of Nova Scotia does not have a provincial diesel fuel tax on the railways there, and it is poorer province than Manitoba. I know Manitoba is not rolling in dough, but Nova Scotia is even a poorer province than Manitoba. When Nova Scotia was in front of us, they thought that an appropriate way to... was to levy a diesel fuel tax on those that use the right of way provided by the public.

Would your group be prepared to make representation to not only the federal but to the provincial government to remove the diesel fuel tax, federal and provincial, from the railroads in Manitoba and nationally? You are looking at, in the order of the two levels of government, \$24 million or \$25 million a year. Would you agree with that; and if you do, would you make appropriate representations to both levels of government?

**Mayor Norrie:** Obviously the city does not have a position on that as it has never been discussed in the context of the city's official position. Again, I have to come back to my previous answer, that we would have to be fairly careful.

**Ms Hart-Kulbaba:** We do not have a position on it either and it would take some discussion within our movement to get that to happen.

We are concerned about the level of taxation of our membership already. We are also concerned about the

[Translation]

**M. Norrie:** S'il y a un choix à faire, vous avez raison. Mais, espérons que ce ne sera pas le cas.

**M. Comuzzi:** Si vous deviez choisir, que feriez-vous?

**M. Norrie:** Je suppose que nous aurions tous nos préférences. Personnellement, évidemment, je choisirais l'itinéraire du Sud. Mais sachant que la population du Nord n'aura plus droit au service, quelle sorte de choix est-ce là?

**M. Benjamin:** Ce dernier échange me fait penser à quelqu'un à qui on offrirait le choix d'être pendu ou fusillé.

Monsieur le maire Norrie, c'est une joie de vous entendre et de vous voir ainsi accompagné d'un groupe représentatif de votre milieu. Cela fait vraiment plaisir de voir réunis le mouvement syndical, la Chambre de commerce et la municipalité pour travailler ensemble à la solution de ce problème. Les résultats ne sont pas toujours meilleurs, mais espérons qu'ils le seront, cette fois.

On a fait allusion, un peu plus tôt, aux taxes sur le carburant. Des représentants du CN, du CP et de VIA, ainsi que d'autres économistes et experts en matière de transport ont maintenu que la taxe sur les carburants imposée aux trois compagnies de chemin de fer n'est en réalité ni plus ni moins qu'une subvention directe de leur part au réseau routier.

En Nouvelle-Écosse, on ne demande pas aux chemins de fer de payer la taxe sur le diesel, et la Nouvelle-Écosse est une province plus pauvre que le Manitoba. Je sais que le Manitoba ne roule pas sur l'or, mais la Nouvelle-Écosse est une province encore plus pauvre que le Manitoba. Lorsque les représentants de la Nouvelle-Écosse sont venus nous rencontrer, ils nous ont dit qu'un bon moyen serait de prélever une taxe sur le diesel pour le transport routier.

Votre groupe serait-il prêt à demander non seulement au gouvernement fédéral, mais au gouvernement provincial d'éliminer la taxe sur le diesel, tant fédérale que provinciale, qui est imposée aux compagnies de chemin de fer au Manitoba et à l'échelle internationale? Aux deux paliers, cela représente entre 24 et 25 millions de dollars annuellement. Seriez-vous d'accord là-dessus? Le cas échéant, seriez-vous disposé à présenter des instances auprès des deux paliers de gouvernement.

**M. Norrie:** Evidemment, la municipalité n'a pas de position à cet égard, puisqu'on en a jamais discuté d'une manière officielle. Nous devrions donc nous montrer très prudent.

**Mme Hart-Kulbaba:** Nous n'avons pas de position officielle là-dessus, non plus, et il faudrait en discuter au sein de notre mouvement pour en établir une.

Nous nous inquiétons, entre autres, du niveau de taxation de nos membres. Nous nous inquiétons aussi de

*[Texte]*

reasons why taxation keeps increasing at the provincial level, and largely that is because of changes in federal transfer payments. We often look at ways to make up from the feds what we lose from the feds, and we are also concerned that the province will be imposed upon once again as a result of the cuts to VIA. This transfer will impact on our tax base once more. So it would certainly take some discussion within our membership to see where we would be going on that issue.

**Mr. Middlestead:** Throughout this the business community is always prepared to pay its way. Taxation will always stay with us and we are prepared to pay for the services we get.

**Mr. Benjamin:** If you take all the revenues collected by the federal, provincial and municipal levels of government—licence fees, fuel taxes, fines, you name it—we have a \$3 to \$5 billion deficit every year, and as high as a \$1.4 billion deficit every year on the operation of airports. Why should the railways pay diesel fuel tax to subsidize a road system?

**The Chairman:** Your figures are not correct, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** You and I can argue about that later. If they are too high or too low, I am making the point. Every mode of transportation has been subsidized, directly and indirectly, since the invention of the wheel, always has been and always will be. Would you not agree that one mode having to pay a tax is nothing more than a subsidy to another mode? Is that fair or sensible?

**Mayor Norrie:** I suppose you could argue that the federal and provincial governments are the great beneficiaries of taxes that come from the highway system. Municipalities in this country generally receive a very small percentage of that.

In Winnipeg we have no gasoline tax and we have no tax on motorists as such. Parking fines provide the city with income from use of the streets. On the other hand, we do get some revenue from the province towards our capital works program, but very minimal in terms of the actual layout the municipality is making.

**Mr. Cerelli:** I have an additional point worthy of debate because it is going to be coming up more so in the future, particularly with branch-line abandonment, passenger rail service abandonment and the shift of road repairs to the municipalities and provincial governments. I think that is going to increase, and the taxation of fuel is going to be hot and heavy in the near future. If it starts now at the committee level, it is going to increase as time goes on and within 10 years you are going to see a hell of a shift.

**Mr. Benjamin:** Federal government policy has been to keep those nine remote routes going. Department of

*[Traduction]*

l'augmentation croissante de la taxe provinciale, due, en grande partie, au changement dans les paiements de transfert du gouvernement fédéral. Nous cherchons souvent des moyens de récupérer du gouvernement fédéral ce que nous avons perdu à cause de lui, et nous craignons aussi que la province doive faire les frais des coupures effectuées à VIA Rail. Ce transfert aura encore une fois une incidence sur notre situation. Il faudrait donc sûrement discuter au sein de notre groupe pour établir une position commune à cet égard.

**M. Middlestead:** Dans tout cela, le milieu des affaires est toujours disposé à faire sa part. Les taxes et les impôts seront toujours là, et nous sommes prêts à payer en fonction des services que nous obtenons.

**M. Benjamin:** Malgré tous les revenus que perçoivent les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux—frais pour l'obtention des licences, taxes sur le carburant, amendes, etc—nous avons un déficit de 3 à 5 milliards de dollars chaque année, et le fonctionnement des aéroports nous coûte 1,4 milliards de dollars de notre poche annuellement. Pourquoi les transporteurs ferroviaires paieraient-ils une taxe sur le diesel pour subventionner un réseau routier?

**Le président:** Vos chiffres ne sont pas justes, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Nous pourrions en discuter plus tard. Ce n'est pas tellement la précision des chiffres qui compte, comme le fait que chaque mode de transport a été subventionné, directement et indirectement depuis l'invention de la roue, l'a toujours été, et le sera toujours. Seriez-vous d'accord avec moi pour dire qu'un mode de transport qui paie une taxe en subventionne, ni plus ni moins, un autre? Cela est-il juste?

**M. Norrie:** Je suppose que l'on pourrait faire valoir que ce sont les gouvernements fédéral et provinciaux qui bénéficient des taxes qui sont prélevées sur le réseau routier. Les municipalités n'en reçoivent généralement qu'une très petite partie.

A Winnipeg, nous n'avons pas de taxe sur l'essence, et nous n'imposons pas de taxe aux automobilistes. La municipalité tire certains revenus des billets de stationnement pour l'utilisation des rues. Nous recevons aussi de l'argent de la province en fonction de notre programme de grands travaux, mais très peu comparativement à ce que la municipalité investit.

**M. Cerelli:** J'ai un autre point dont il vaut la peine de discuter, parce qu'il devrait prendre de plus en plus d'importance dans quelque temps, notamment avec l'abandon qui est prévu de certaines voies et de certains services de transport de voyageurs et le transfert de la responsabilité des réparations aux municipalités et aux gouvernements provinciaux. Je pense que cela va aller en s'accroissant, et que la taxation du carburant va devenir un point chaud dans un avenir rapproché.

**M. Benjamin:** La politique du gouvernement fédéral est de maintenir le service sur ces neuf itinéraires éloignés.



*[Text]*

Transport officials this morning said those nine remote routes cost the federal treasury \$45 to \$50 million a year. That is an imposed public duty. Do you think it would be in order to have those costs removed from VIA Rail's requirements and treated as a separate item? Historically, this has been done in many other ways and other modes. European countries do this all the time in all of them. Where they are ordered to maintain a route, the losses are picked up as a separate item from any other budget requirements.

• 1300

Would you agree that this would be appropriate here without any further reduction and VIA Rail's \$45 million not be counted in the \$600 million or so that was required for VIA last year—that this is an imposed public duty and should come out of general revenue?

**Mayor Norrie:** I guess the concept of creative accounting is available in any field. This is my personal view—the other members of the delegation may have their views—but I think the prior decision that has to be made by government and by the country is, what are our priorities? If we see the maintenance of a national railway system as a priority for this country, then it should be funded as a national expense.

As we mentioned in our brief, we have identified very clearly in this country the subsidy that is paid to VIA in very specific terms, but we have not really identified the subsidies that are paid to airlines or the airport system, the air transport system or the bus system, because they are hidden costs. They are in the costs of highways and terminals and all that sort of thing.

My personal view is that a national railway system is so important to this country that as a matter of public policy we ought to provide for it. Now, whether it is charged to VIA or whether it is charged to general expense or wherever it is charged for, we are going to pay it: we, the people of this country, are going to pay it.

But we have to make that decision, and I think the people of this country are prepared to pay to maintain a railway system. So in one sense, it does not matter where it comes from; in another sense, it is fairer if it is not charged to VIA as an operating expense.

**Mr. Benjamin:** Yes, because there have been years even when the national government and some provincial governments paid airlines to fly certain routes in the north—

**Mayor Norrie:** Absolutely, as a matter of public policy.

**Mr. Benjamin:** —and it was only fair that they not be made to pick up the cost.

*[Translation]*

Les hauts fonctionnaires du ministère des Transports nous ont dit ce matin que ces neuf itinéraires coûtent entre 45 et 50 millions de dollars par année au trésor fédéral. C'est une obligation publique. Faudrait-il, selon vous, enlever ces coûts des besoins de VIA Rail, et les inscrire à un poste distinct? C'est une pratique très courante dans d'autres modes. On le fait dans tous les pays européens. Lorsqu'une compagnie doit maintenir le service sur un itinéraire, on inscrit les pertes à un poste distinct de toute autre demande budgétaire.

Serait-il approprié de fonctionner ainsi, selon vous, sans autre réduction, et ne pas faire figurer ces 45 millions de dollars aux 600 millions qu'a demandé VIA Rail l'année dernière—ne s'agit-il pas d'une obligation publique dont le paiement devrait être assuré à même les recettes générales?

**M. Norrie:** Je suppose que l'on peut faire appel à la comptabilité créative dans n'importe quel domaine. C'est mon opinion personnelle—les autres membres de la délégation en ont peut-être une autre—mais je pense que le gouvernement et le pays doivent décider de ce que sont vraiment les priorités. Si nous considérons le maintien d'un réseau ferroviaire national comme une priorité, il faut alors le considérer comme une dépense nationale.

Comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire, on a établi très clairement dans ce pays les subventions qui sont accordées à VIA Rail, mais la chose est moins claire pour ce qui est de celles qui sont accordées aux transporteurs aériens ou aux réseaux d'aéroports, aux réseaux de transport aérien ou de transport par autobus, parce que ces coûts sont cachés. Une bonne partie des subventions est camouflée dans le coût des routes, des aéroports, etc.

Je pense, personnellement, qu'un réseau de transport ferroviaire national est si important pour le pays que nous devons l'appuyer dans l'intérêt public. Que son maintien soit assuré par VIA ou qu'il soit considéré comme une dépense générale, c'est nous qui paierons, nous, la population du Canada.

Mais nous devons prendre la décision, et je pense que la population du pays est prête à payer pour conserver un réseau de transport ferroviaire. La provenance des fonds n'a donc pas tellement d'importance; par contre, il ne serait pas juste que le maintien du réseau fasse partie des dépenses de fonctionnement de VIA Rail.

**M. Benjamin:** Oui, parce qu'il y a eu des années où le gouvernement national et certains gouvernements provinciaux ont subventionné des transporteurs aériens pour assurer le service vers certaines destinations dans le nord—

**M. Norrie:** Absolument, dans l'intérêt public.

**M. Benjamin:** —et il n'était que juste qu'ils n'en fassent pas les frais.

[Texte]

One final point. I noticed you mentioned the multimodal station earlier in the discussion. It took eight years to get all the players together. We got a full agreement in 1982 to do the one in Regina—it got cancelled. We wanted to do the same thing in Moose Jaw, Swift Current and Melville. I noticed you mentioned bus company involvement in your CN station in Winnipeg. Did that include Greyhound?

**Mayor Norrie:** Yes.

**Mr. Benjamin:** They were willing to go on it?

**Mayor Norrie:** I will not say they were willing; they were involved in the discussions—and Grey Goose—all the buslines were involved in the discussions, yes.

**Mr. Benjamin:** And you are going to still keep trying to get that done, a multimodal. . . ?

**Mayor Norrie:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Does VIA Rail now have ownership of the CN station in Winnipeg?

**Mayor Norrie:** Yes.

**Mr. Benjamin:** So you do not have to be bothered with CN being involved. Right. Well, keep trying; it makes good economic and social sense.

**Mayor Norrie:** We may get it back for taxes, who knows?

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Langlois, you indicated that you wanted a brief question.

**M. Langlois:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question aux représentants de la coalition et peut-être que M. le maire pourrait me répondre. Pour continuer à soutenir l'opération de VIA Rail et répondre à toutes les suggestions qui ont été faites au Comité depuis trois semaines, cela va demander des sommes d'argent considérables au cours des prochaines années, non seulement pour garder le service, mais aussi pour l'augmenter et le rendre plus efficace et répondre aux désirs de tous.

Est-ce que la coalition serait prête à appuyer le gouvernement fédéral si ce dernier décidait d'imposer une taxe spéciale aux Canadiens pour répondre à ces demandes-là?

**M. Norrie:** Merci, monsieur, pour la question.

I think the question of funding is obviously, as I said earlier, a question of national public policy. It seems to me that if we decide as a country that we are going to have a national railway system that will not be a user-pay system—and it obviously will not be—then the question of funding is a major question.

Frankly, I think the wider community of Canada is prepared to pay. It might be a special railway tax or it might be an additional corporate tax—pardon the

[Traduction]

Un dernier point. Vous avez fait allusion à la gare multimodale plus tôt au cours de la discussion. Il a fallu huit ans pour réunir tous les intéressés. On s'est finalement entendu, en 1982, pour l'établir à Regina—et le projet a été annulé. Nous voulions en établir une aussi à Moose Jaw, Swift Current et Melville. Vous avez mentionné qu'une compagnie de transport par autobus s'intéressait à la gare du CN à Winnipeg. Était-ce Greyhound?

**M. Norrie:** Oui.

**M. Benjamin:** Elle était prête à aller de l'avant?

**M. Norrie:** Pas à ce point-là, mais elle participait aux discussions—ainsi que Grey Goose—toutes les compagnies de transport par autobus participaient aux discussions, oui.

**M. Benjamin:** Et vous allez continuer de tenter d'établir une gare multimodale. . . ?

**M. Norrie:** Oui.

**M. Benjamin:** VIA Rail est-elle maintenant propriétaire de la gare du CN à Winnipeg?

**M. Norrie:** Oui.

**M. Benjamin:** Vous n'avez donc plus à vous inquiéter du CN. Très bien. Continuez! C'est un projet qui en vaut la peine sur le plan économique et social.

**M. Norrie:** Nous l'obtiendrons peut-être pour la valeur des taxes, qui sait?

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Langlois, vous avez une brève question à poser.

**Mr. Langlois:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a question to the representatives of the coalition, and maybe Mayor Norrie could answer. To maintain VIA Rail in operation and take into account all the suggestions that the committee received in the last three weeks, we will need considerable sums of money in the years to come, not only to maintain the service, but also to increase it and make it more efficient and meet the wishes of everybody.

Would the coalition be willing to support the federal government if it decided to levy a special tax to meet those wishes?

**Mr. Norrie:** Thank you, sir, for that question.

La question du financement m'apparaît évidemment, comme je le disais plus tôt, comme une question de politique publique nationale. Si nous décidions, en tant que pays, de maintenir un réseau de transport ferroviaire national dont les frais ne seraient pas entièrement supportés par les usagers—ce qui ne sera évidemment pas le cas—la question du financement revêtait alors une importance capitale.

Pour être franc, je pense que la population du Canada est disposée à payer. Cela pourra prendre la forme d'une taxe spéciale ou d'un impôt sur les sociétés



[Text]

expression, Mr. Middlestead. It might be a general increase in income tax. Whatever it might be, the people of Canada are going to pay for it in any event. Our assesment I think as a community is that people are prepared to pay to maintain a national railway system. Now, the other members of the delegation may have additional comments, but that is my assesment, listening to the people in our city and in our province.

- 1305

**Mr. Middlestead:** We will talk about subsidies for a minute. It is my understanding at the present time that the subsidy for the airports in Canada exceed \$600 million over and above the airport tax collected. I have heard from \$600 million up to \$1 billion subsidies. The government is willing to pay for this type of service. The same thing should apply to VIA Rail.

**Mr. Langlois:** Do you suggest that we take the money going to the airport and transfer it to VIA Rail?

**Mr. Middlestead:** Not necessarily.

**Mr. Langlois:** We have to find the money somewhere.

**The Chairman:** I think the mayor answered. Mr. Mayor, I want to thank you again for appearing.

**Mr. Benjamin:** I have a brief point of order. Mr. Mayor, I hope we will see you welcoming a couple of thousand people to a certain function on November 30 in Winnipeg.

**Some hon. members:** Oh, oh.

**The Chairman:** Yes, and they will all come by train.

Mr. Mayor, I want to thank you and your impressive coalition which represents many different segments of your city. Your coalition, along with the Province of Manitoba's Minister of Highways and Transportation, certainly gave us food for thought.

I am not going to ask any questions at this late hour, but I must say that no one mentioned today the independent management that you mentioned. No one seems to be concerned that the president of VIA is also the president of CN. Under the present proposal we end up with 96% of the trackage of VIA on CN track, and with the severe cuts—certainly in the west and in my little province—4% in CP. This is an interesting little factor in the equation.

Thank you very much for coming. It was a very good brief, evenly presented. I must say you are very competent. Also, the other day Mr. Cerelli presented his view in a most convincing way, which does help.

[Translation]

additionnelles—si vous me pardonnez l'expression, monsieur Middlestead. On pourra peut-être aussi le faire en augmentant l'impôt sur le revenu. Quelle que soit la formule que l'on retiendra, ce sera de toute façon la population du Canada qui payera. En tant que collectivité, je pense que nous consentons à payer pour conserver un réseau national de transport ferroviaire. Les autres membres de la délégation ont peut-être d'autres observations à formuler, mais c'est ce qui s'est dégagé des discussions que j'ai eues avec des gens dans notre municipalité et dans notre province.

**M. Middlestead:** Parlons donc un peu des subventions. A l'heure actuelle, sauf erreur, les aéroports au Canada reçoivent en subventions au-delà de 600 millions de dollars en plus des taxes d'aéroport qui sont perçues. J'ai entendu dire que les subventions pourraient même s'élever à 1 milliard de dollars. Le gouvernement consent à payer pour ce genre de service. Il devrait en faire autant pour VIA Rail.

**M. Langlois:** Vous proposez de donner les subventions des aéroports à VIA Rail?

**M. Middlestead:** Non, Pas forcément.

**M. Langlois:** Mais il faut trouver l'argent quelque part.

**Le président:** Je pense que le maire a répondu. Monsieur le maire, je vous remercie encore une fois d'être venu nous rencontrer.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement. Je serai bref. Monsieur le maire, j'espère que vous viendrez saluer les quelque 2,000 personnes qui se rendront à Winnipeg, le 30 novembre, pour assister à un certain évènement.

**Des voix:** Oh! oh!

**Le président:** Oui, et ils viendront tous par le train.

Monsieur le maire, je tiens à vous remercier ainsi que votre coalition impressionnante qui représente de nombreux secteurs différents de votre municipalité. Votre coalition, ainsi que le ministre des Transports du Manitoba, nous ont sûrement proposé des idées fort intéressantes.

Je ne vais pas poser de questions à cette heure tardive, mais je dois dire que personne n'a relevé aujourd'hui le genre de gestion indépendante à laquelle vous avez fait allusion. Personne n'a semblé s'inquiéter du fait que le président de VIA et aussi président du CN. Avec la proposition actuelle, 96 p. 100 des déplacements de VIA Rail se feront sur des voies appartenant au CN, et après les coupures sévères—sûrement dans l'ouest et dans ma petite province—les autres 4 p. 100 se feront sur des voies du CP. C'est un facteur plutôt intéressant dans l'équation.

Je vous remercie infiniment de votre témoignage. Vous nous avez présenté un très bon mémoire. Je dois dire que vous êtes très compétent. Je dois aussi ajouter que l'autre jour, M. Cerelli nous a présenté son opinion d'une manière des plus convaincantes, ce qui aide quelque peu.

[Texte]

I will never forget the B.C. Federation of Labour man. I forget his name, but I think it begins with S. He is a very dynamic labour leader. We had only 15 minutes each for 24 witnesses, and we were doing that day in and day out. It was hurried. There was great debate as to whether we would even travel and get the spleen of the public—to put it mildly. He said that he thought the whole thing was a farce and a charade, that he did not know why he was wasting his time. So I said, next witness.

**Some hon. members:** Oh, oh.

**The Chairman:** I am very glad that basically we have not run into that. These members knew that this was not a popular decision, knew that the public were going to have very definite views on the minister's decision. As far as I am concerned, even at the base negative level, members should be prepared to receive the spleen. We did not receive spleen from you, we received some very interesting ideas, and frankly that is the gist of what we have received from other witnesses.

This committee stands adjourned until 3.30 tomorrow afternoon.

[Traduction]

Je n'oublierai jamais cet homme de la Fédération du travail de la Colombie-Britannique. J'oublie son nom, mais je pense qu'il commence par «S». C'est un dirigeant syndical très dynamique. Nous n'accordions que 15 minutes à chacun des 24 témoins, et les audiences allaient bon train. Les choses allaient rondement. Nous nous demandions même si nous allions nous déplacer dans tout le pays pour épancher la mauvaise humeur des gens. La personne en question a dit qu'il pensait qu'il s'agissait d'une farce, qu'il ne savait pas pourquoi il acceptait ainsi de perdre son temps. Je suis donc passé au témoin suivant.

**Des voix:** Oh! oh!

**Le président:** Je suis bien heureux que nous n'en soyons pas arrivé là. Ces députés savaient que ce n'était pas une décision populaire, ils savaient que la population allait exprimer des opinions très définitives sur la décision du ministre. Personnellement, je pense que des députés devraient être prêts à épancher la mauvaise humeur de la population. Mais ce n'est pas votre mauvaise humeur que vous nous avez servie, mais plutôt des idées fort intéressantes et, pour être franc, c'est ce que nous avons reçu de la plupart des autres témoins qui sont venus nous rencontrer.

La séance est levée jusqu'à demain, 15h30.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Department of Transport:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister;  
Suzanne Hurtubise, Director General, Surface Policy  
and Programs;  
Louis Ranger, Director General, Economic Analysis.

*From the Government of Manitoba:*

The Hon. Albert Driedger, Minister of Highways and  
Transportation;  
Jim Wallace, Executive Director, Transportation  
Policy, Programs and Research;  
Dennis Schaefer, Director, Transportation Policy.

*From the Manitoba Coalition of Concerned Public  
Interest Groups:*

William Norrie, Mayor of Winnipeg;  
Herb Middlestead, President, Winnipeg Chamber of  
Commerce;  
Al Cerilli, Regional Vice-President, Canadian  
Brotherhood of Railway, Transport and General  
Workers;  
Susan Hart-Kulbaba, Federation Co-ordinator,  
Manitoba Federation of Labour.

#### TÉMOINS

*Du Ministère des Transports:*

Glen Shortliffe, sous-ministre;  
Suzanne Hurtubise, directeur général, Politique de  
surface et programmes;  
Louis Ranger, directeur général, Analyse économique.

*Du Gouvernement du Manitoba:*

L'hon. Albert Driedger, ministre des Transports et des  
Autoroutes;  
Jim Wallace, directeur exécutif, Politique des  
transports, programmes et recherche;  
Dennis Schaefer, directeur, Politique des transports.

*Du Manitoba Coalition of Concerned Public Interest  
Groups:*

William Norrie, maire de Winnipeg;  
Herb Middlestead, président, Chambre de commerce de  
Winnipeg;  
Al Cerilli, vice-président régional, Fraternité  
canadienne des cheminots, employés des transports  
et autres ouvriers;  
Susan Hart-Kulbaba, coordonnatrice, Fédération  
manitobaine du travail.

27  
2

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Wednesday, November 1, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 25

Le mercredi 1<sup>er</sup> novembre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the  
future of railway passenger service

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, audiences publiques  
concernant VIA Rail et l'avenir du transport  
ferroviaire des passagers

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, NOVEMBER 1, 1989  
(30)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Joe Fontana for Joe Comuzzi, Peter McCreath for Ken Atkinson, Christine Stewart for Maurice Dionne, Walter Van de Walle for Arnold Malone.

*Other Member present:* Scott Thorkelson.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses:* Bill Domm, M.P.; Paul Pagnuelo, Toronto-Havelock Passenger Line Association.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (*See Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MERCREDI 1<sup>er</sup> NOVEMBRE 1989  
(30)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Joe Fontana remplace Joe Comuzzi; Peter McCreath remplace Ken Atkinson; Christine Stewart remplace Maurice Dionne; Walter Van de Walle remplace Arnold Malone.

*Autre député présent:* Scott Thorkelson.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins:* Bill Domm, député; Paul Pagnuelo, Toronto-Havelock Passenger Line Association.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

A 16 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, November 1, 1989

• 1531

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

I would like to welcome the witness, Mr. Domm, accompanied by Mr. Paul Pagnuelo. Mr. Domm, we have a pretty good tradition in this committee of starting on time. It is now 3.30 p.m. Perhaps you could start in and present the brief you have circulated to members.

**Mr. Bill Domm (MP for Peterborough):** Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the committee.

I asked for this opportunity to appear before your committee in order that I could be given an opportunity to document some of my concerns about the termination of the VIA Rail line between Toronto, Peterborough, and Havelock. For that opportunity I would like to thank you. I realize that with busy schedules it is sometimes hard to fit everyone in.

I have circulated to members of the committee, for the record, the complete text of my brief. It is considerably longer than I want to include in my remarks, but I thought you should have the background for reference and the statistics to refer to.

The main object of my appearing here today is that I am looking for a recommendation to go to the Government of Canada concerning the Toronto-Havelock line. What I am searching for in my presentation today, and giving the rationale and justification for, is the extension of the deadline date of January 15. It will become obvious as I proceed through the material why I think it is fair to ask for that extension. The most obvious reason for it is that this is the only—and I reiterate—the only VIA Rail line in all of Canada designated as a purely commuter rail service.

They changed the regulations governing VIA. The VIA corporation sells strip tickets, more commonly referred to as “flash cards” or “monthly passes”. These monthly passes are sold at discount because these people, for the most part, are commuters. When we cut off a line on commuters it creates a major problem; the major problem being the relocation of passengers on that train who have to move to where they are commuting to. The reasons they have to move will be quite obvious as we progress through this brief.

I have indicated previously that my concern is with the local rail line. One must realize that because the VIA Rail service between Toronto, Peterborough, and Havelock is strictly a commuter line, a fact that the corporation recognizes, it is imperative to the continued prosperity of our community. However, since we are constantly being

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 1<sup>er</sup> novembre 1989

**Le président:** Nous sommes assez nombreux pour entendre les témoignages.

Notre témoin est M. Domm qui est accompagné de M. Paul Pagnuelo. Monsieur Domm, notre Comité se fait un point d'honneur de commencer à l'heure et il est maintenant 15h30. Je vous invite à faire votre exposé, dont le texte a été distribué aux membres du Comité.

**M. Bill Domm (député de Peterborough):** Monsieur le président, je vous remercie ainsi que les membres du Comité.

J'ai demandé à comparaître afin d'expliquer mes inquiétudes concernant la suspension du service de VIA Rail entre Toronto, Peterborough et Havelock. Je vous remercie d'avoir accepté. Je me rends compte que votre emploi du temps est chargé et qu'il est parfois difficile d'accéder à toutes les demandes.

Le texte complet de mon exposé a été distribué. Il est beaucoup plus long que mes remarques ne le seront, mais j'ai voulu vous donner des statistiques et des explications, en guise de référence.

Si j'ai demandé à comparaître aujourd'hui, c'est parce que je voudrais vous exhorter à faire une recommandation au gouvernement du Canada concernant la ligne Toronto—Havelock. Par mon intervention aujourd'hui, dont j'expliquerai les motifs, je voudrais obtenir que l'on reporte la date limite du 15 janvier. Vous allez tout de suite comprendre, grâce à mes explications, pourquoi j'estime que ce sursis doit être accordé. La raison la plus évidente tient au fait qu'il s'agit de la seule ligne de VIA Rail au Canada désignée comme service de banlieue exclusivement et—je le souligne, la seule.

On a modifié les règlements qui régissent VIA. La société vend des billets-coupons que l'on appelle communément des «cartes éclairs» ou encore «laissez-passer mensuels». On les vend au rabais parce que ces gens pour la plupart sont des banlieusards. Quand on supprime un service de banlieue, le problème majeur qui se pose est celui du déménagement des voyageurs qui empruntaient ce train vers leur destination. Au fur et à mesure que je poursuivrai mon exposé, vous comprendrez pourquoi ils doivent déménager.

J'ai dit tout à l'heure que je m'inquiétais de la ligne de chemin de fer locale. Puisque le service de VIA Rail entre Toronto, Peterborough et Havelock est strictement un service de banlieue, chose que VIA reconnaît, il est impératif qu'il soit maintenu pour la prospérité de notre localité. Toutefois, puisque constamment on nous donne

## [Texte]

bombarded with statistics and discussions of how many people use the train and what it costs to run the Toronto-Havelock line, I thought it perhaps would be useful to outline for you just exactly where this line stands in terms of success.

• 1535

When we reinstated the line in 1986 the Conservative government coined a now-familiar phrase "use it or lose it". Peterborough has certainly adhered to that warning and has used the train consistently since service was reinstated in 1985. According to the Toronto-Peterborough-Havelock Line Passenger Association, which is represented here, rail traffic is up by at least 50% over the last four years and ridership in general has been in excess of 100% of available equipment capacity.

When interpreting ridership figures one must be cautious because there are a variety of mechanisms that can be used to determine ridership on a specific rail line. One statistic which is often quoted is the load factor, which is a derived ratio of passenger miles divided by seat miles. Although useful, the load factor does not help when one is attempting to ascertain the number of people who are actually using the train from, in our case, Toronto to Havelock.

According to VIA Rail officials, ridership can also be determined by simply looking at the maximum number of people on board a train at any given time. These same officials have indicated there are many instances when passengers are forced to stand because all seats are filled, and that is with two cars being used, as opposed to the early 1980s when only one car was in operation. Passengers often request that VIA add another train to this run to handle the excess passengers and VIA has to date been unable to do that because of lack of equipment.

The data provided by VIA Rail states that ridership totalled 59,000 in 1988. However, even officials from the corporation concede that this figure is rather modest and that there were certainly more than 59,000 riders in 1988. The reason for this discrepancy is based on two factors, which are often overlooked when calculating ridership on this line.

The first factor is related to the recording of on-board sales. The conductor keeps a record of those riders who purchase tickets on the train. However, as VIA officials admit, this data is then passed on to Montreal for tabulation, where some of the data can often be missed in the shuffle, throwing off the totals. We now have evidence and correspondence to validate the fact that on-board ticket sales are not shown in the number of passengers using this service.

Even more misleading are the records kept on monthly passes. Reflecting the uniqueness of this line, it is the only VIA line in Canada that sells monthly passes to its

## [Traduction]

statistiques et arguments sur le nombre de voyageurs à bord des trains et sur ce qu'il en coûte d'exploiter la ligne Toronto-Havelock, j'ai cru bon vous dire exactement quel était le taux de succès de ce service.

Quand le service a été rétabli en 1986, le gouvernement conservateur a lancé l'expression «profitez-en pour ne pas le perdre». Selon l'association des voyageurs de la ligne Toronto-Peterborough-Havelock, qui est représentée ici, en quatre ans, le trafic ferroviaire a augmenté de 50 p. 100 et la fréquentation en général dépasse la pleine capacité du matériel disponible.

L'interprétation des chiffres concernant la fréquentation doit être prudente car on peut avoir recours à toute une gamme de mécanismes pour déterminer celle d'une ligne ferroviaire donnée. Très souvent, on cite le facteur de remplissage, qui est un ratio dérivé du quotient du nombre de passagers milles divisé par le nombre de sièges milles. Même si le facteur de remplissage est une indication utile, il n'aide pas à déterminer le nombre de voyageurs qui en fait monte à bord du train entre, en l'occurrence, Toronto et Havelock.

Selon les dirigeants de VIA Rail, on peut aussi déterminer l'achalandage en calculant le nombre maximum de gens à bord d'un train à un moment donné. Ces mêmes dirigeants ont rappelé que, dans bien des cas, il y a des passagers qui sont forcés de rester debout parce que tous les sièges sont pris, quand deux voitures sont en service, alors qu'au début de 1980, il n'y avait qu'un seul wagon en service. Les voyageurs ont souvent demandé à VIA d'ajouter un autre train sur ce parcours pour accueillir le trop plein d'usagers et VIA, n'ayant pas le matériel nécessaire, n'a pas pu le faire jusqu'à présent.

VIA Rail affirme que la fréquentation s'élevait à 59,000 en 1988. Toutefois, même les dirigeants de la société reconnaissent que ce chiffre est sous-évalué et qu'il était certainement plus élevé en 1988. Deux facteurs expliquent cette disparité et on a tendance à les oublier quand on calcule l'achalandage de cette ligne.

Tout d'abord, il y a l'enregistrement des ventes à bord. Le conducteur a un registre des passagers qui achètent leurs billets à bord du train. Toutefois, et les dirigeants de VIA le reconnaissent, on envoie ces données à Montréal où elles sont mis sous forme de tableau, et une partie des données bien souvent n'est pas prise en compte, ce qui fausse les totaux. Nous avons la preuve, par des lettres, qui corroborent le fait que les ventes de billets à bord ne correspondent pas au nombre réel de voyageurs qui empruntent cette ligne.

Les registres concernant les laissez-passer mensuels sont encore plus douteux. Ce qui est révélateur de la situation unique de ce service, c'est que c'est la seule ligne au



*[Text]*

passengers, i.e. a person goes into the office and says they would like a pass for the month of October—like a school pass on a bus. They are little yellow cards called flash cards. Then when the passenger enters the train during the month for which the pass has been granted at Myrtle to go to Toronto, or vice versa, he shows the card.

The important fact that needs to be considered when I ask this committee to seriously recommend to the minister to make recommendation to the Government of Canada is that VIA have never included those recorded rides. One passenger buys a \$434 round-trip ticket from Peterborough to Toronto and the pass is used all month. That is only one.

If we are missing all of the commuters, or even two-thirds or three-quarters of them—because no conductor ever records riders when they board—then we are missing a lot. We do not have 59,000 people using that train; we have over 80,000 using it. That is why that train, as I have explained to the government over the past six months, needs to be continued.

• 1540

We have used it so we would not lose it. We have filled it to capacity with one car. We have added a second car. Even with all the breakdowns in the model 1952 trains we are using, there is standing room only most nights when it leaves Toronto. When people pick up the telephone and call VIA Rail for a seat between Toronto and Peterborough, there are no seats available. They have booked that train to capacity with the sale of flash cards that never show up as passengers on the line.

They have had people come in and buy, as I mentioned, the other classification, on-board ticket sales. They do not pick up the on-board ticket sales either. There is already a letter in the hands of the minister that states the 59,000 figure, if you add in the on-board sales they have suddenly decided to search out. . . you are up to 66,000 even without the commuters.

Now, as a transport committee, when they talk about the losses on VIA Rail and talk about the 25% recovery, and they can avoid counting up to 30,000-some passengers a year. . . if you think you are getting the kinds of figures that can rationalize and say as a result they need to cancel the train because it is not making money. . . This train, I would like to have it clearly on the record, loses the least amount of money of any rail line in Canada. It has consistently done that. It was proven to have done that prior to 1982. It has the minimum loss of any VIA Rail line in Canada. But you can make the losses look pretty good if you avoid showing all these passengers as passengers on the line. VIA Rail has now concurred that there are figures missing; that the passengers recorded are not the total passengers that need to be considered when

*[Translation]*

Canada pour laquelle on vend des laissez-passer mensuels, et ainsi une personne peut se présenter au guichet et demander un laissez-passer pour le mois d'octobre, un peu comme un laissez-passer scolaire pour l'autobus. Ce sont des petites cartes jaunes que l'on appelle des «cartes-éclair» et quand un voyageur monte à bord du train pendant le mois, à Myrtle pour aller à Toronto ou l'inverse, il n'a qu'à montrer sa carte.

En demandant aux membres du Comité de recommander au ministre d'exhorter le gouvernement du Canada à revenir sur sa décision, il faut se rappeler un fait important, à savoir que VIA n'a jamais inclus le nombre de ces cartes dans ses calculs. Le voyageur achète un billet aller-retour Peterborough-Toronto pour 434\$, ce billet vaut pendant un mois. Il n'achète qu'un seul billet.

Ainsi sont oubliés deux tiers, trois quarts ou la totalité des banlieusards, car aucun conducteur ne garde registre du nombre de voyageurs avec laissez-passer. Ce ne sont pas 59,000 voyageurs dont il s'agit, mais bien de 80,000 voyageurs empruntant ce parcours. Voilà pourquoi il faut maintenant ce service, comme je l'explique au gouvernement depuis six mois.

Nous l'avons si bien utilisé que nous ne devrions pas le perdre. Avec un wagon, nous l'avons utilisé à pleine capacité, et un deuxième a été ajouté. Malgré toutes les pannes du modèle de 1952 que l'on utilise, la plupart du temps il n'y a de place que pour des voyageurs debout quand ils quittent Toronto. Quand quelqu'un essaye de faire une réservation dans le train de VIA Rail entre Toronto et Peterborough, il n'y a jamais de place. La pleine capacité est déjà atteinte avec la vente des cartes éclair dont les propriétaires ne sont même pas comptés parmi les voyageurs empruntant cette ligne.

Il y a des gens, comme je l'ai dit, qui achètent leur billet à bord même du train. Les statistiques n'en tiennent pas compte non plus. Le ministre a entre les mains une lettre où il est question de 59,000 voyageurs mais si à cela on ajoute les ventes à bord, le total atteint déjà 66,000, même sans les détenteurs de laissez-passer.

Au Comité des transports, on parle des pertes de VIA Rail et d'un recouvrement de 25 p. 100 mais comment expliquer qu'on oublie de compter 30,000 voyageurs par année. . . On voit comment ce genre de chiffres peut permettre d'aboutir à l'abandon d'un train sous prétexte qu'il n'est pas rentable. . . Je veux qu'il soit bien clair, qu'on le dise publiquement: A ce train correspond le plus petit déficit d'exploitation de tout le réseau ferroviaire au Canada. Et cela depuis toujours. Cela s'était révélé aussi avant 1982. De toutes les lignes de VIA Rail au Canada, cette ligne accuse la plus petite perte. Toutefois, on peut gonfler la perte si on oublie une grande quantité de voyageurs. VIA Rail a reconnu qu'il y avait des données qui manquaient et que les chiffres fournis ne tenaient pas compte de tous les voyageurs qu'il faut relever quand il

[Texte]

you talk about the Peterborough-to-Toronto passenger rail service.

We can spend an hour and a half talking about the national unity question, but I do not wish to deal with that. You have probably heard that from everyone who has appeared before this committee. Having had some committee experience myself, I do not have to repeat myself.

What I am telling you about is unique. It is unique to this line. No other line is a commuter line in Canada. These people are forced out of their homes because of the cancellation of this line. It is necessary for them to root up, leave, buy or rent a home, and move their children to a school in Toronto, because there is no highway that services this line.

This is a village, hamlet, crossroad train that runs diagonally cross-country from Peterborough to Toronto. It goes through hamlets and villages and whistle-stops all the way. There is no road to take them into Toronto unless they want to come over to Peterborough, go down Highway 115, and go in on Highway 401. And there is no one in this room who has not experienced Highway 401 into Toronto at rush hour, either in the morning or at night. There is no way they can work in Toronto, live in Peterborough, and even take a bus, if they drove to Peterborough to get the bus, because that bus would not take them downtown in rush hour in two hours and into the subway at the Union Station. So we need consideration for that particular problem.

If that is not enough, I will conclude my remarks on two other points. One is the environmental impact.

The Minister of Transport, the Hon. Benoît Bouchard, commissioned a study on the effects closing rail lines will have on the environment as traffic is transferred to other modes of transportation, which would then put a strain on our already overcrowded highways and airways. The environmental impact assessment recently released by Mr. Bouchard determined that any additional air or bus traffic resulting from the closure of certain VIA Rail lines will be absorbed by current excess capacity.

• 1545

However, there were two exceptions to this conclusion in that report—and I do not know whether you noticed them or not—which were specifically pointed out, and one of those cited was the Toronto-Havelock route, where it was determined that additional bus and automobile use would be required to handle the excess of passengers. In fact, the analysis concluded that to absorb the 59,000 riders, which now suddenly has become 82,000, who previously used the Toronto-Havelock line, the following may occur: 3,000 riders will move to the bus, thus

[Traduction]

s'agit du service ferroviaire de voyageurs entre Peterborough et Toronto.

On pourrait parler de la question de l'unité nationale pendant 90 minutes mais je ne vais pas me lancer là-dedans. D'autres témoins vous en ont sans doute parlé. Comme j'ai l'expérience des délibérations du Comité, je ne vais pas me répéter.

Ce que je viens de vous exposer est original car il n'y a que cette ligne en cause. Il n'y a pas d'autre ligne de banlieue au Canada. Ces gens vont être forcés de déménager à cause de l'abandon de cette ligne. Il leur faudra donc s'arracher, quitter leur logis, acheter ou louer une maison, déménager leurs enfants qui iront à l'école à Toronto, désormais, parce qu'il n'existe pas de grande route à côté de cette ligne.

La voie ferrée passe par des villages et des bourgs à travers champs et elle relie sur un parcours de biais Peterborough et Toronto. Le train s'arrête brièvement dans les bourgs et les villages. Entre ces derniers et Toronto, il n'y a pas de route, et il faut que les habitants de ces localités passent par Peterborough, empruntent la route 115 avant de rejoindre la route 401. Tout le monde connaît l'heure de pointe sur la 401 à l'entrée de Toronto, le matin ou le soir. On ne peut pas s'attendre à ce que ces gens qui travaillent à Toronto aillent à Peterborough prendre un autobus car s'ils le faisaient, l'autobus ne leur permettrait pas d'atteindre le centre-ville à l'heure de pointe en deux heures et de prendre un métro à partir de la gare Union. Il faut donc envisager ce problème particulier.

Je veux ajouter deux autres arguments. L'un d'eux concerne l'environnement.

Le ministre des Transports, l'honorable Benoît Bouchard, a demandé une étude sur l'incidence de l'abandon des lignes ferroviaires sur l'environnement puisqu'il sera désormais nécessaire d'avoir recours à d'autres modes de transport, les routes terrestres et aériennes déjà très encombrées devenant dès lors beaucoup plus sollicitées. Cette évaluation de l'incidence sur l'environnement a été rendue publique récemment par M. Bouchard et elle signale que la surcharge de circulation routière et aérienne due à la fermeture de certaines lignes de VIA Rail pourra être absorbée par l'excédent actuel de capacité.

Toutefois, la conclusion de ce rapport cite deux exceptions que vous avez peut-être remarquées. L'une d'entre elles est le parcours Toronto-Havelock, où l'on signale qu'il faudra un service d'automobiles et d'autobus supplémentaire pour tenir compte de l'augmentation des voyageurs. En fait, l'analyse conclut que l'absorption de 59,000 passagers, soudainement devenus 82,000, du parcours Toronto-Havelock, pourrait se faire de la façon suivante: 3,000 emprunteraient désormais l'autobus, ce qui va faire porter l'achalandage dans ce cas-là à 16,000,



## [Text]

increasing rideship on the bus routes to 16,000, which will require an additional 0.5 bus trips per week; 53,000 riders will move to automobile use, increasing ridership on this mode of transportation to 319,000, which will require an additional 4.07 cars per hour on the road. That is a lot of cars added at rush hour on Highway 401. Mind you, these figures are based on only 59,000 people on that train a year. We have over 80,000 on that train, as shown by the absence of the on-board sales and the flash-card purchases.

No one can find a record anywhere at VIA Rail of the commuters that use the train, other than that they have all this money. The money is in the pot, and they are not saying they did not record the \$400 for that pass from Peterborough to Toronto a month, but what they are saying is they have no record of whether the guy who bought that pass five days a week for a month used it once or 50 times. There is no record at all.

They are telling us at VIA Rail that this train is losing so many dollars when they do not even know how many people are riding on the train.

Given the points I have outlined so far, I would like to provide the committee today with a number of proposals as to how the government and VIA corporation can perhaps deal with the demise of the Toronto-Havelock line.

First of all, I feel that the government has a moral obligation to continue the line for a reasonable length of time. My justification for such a request falls into line with the recognition that the Toronto-Havelock line is strictly a commuter line and that closing it down as of January 15, 1990, does not simply mean that, for example, a trip that a person had planned on the train will be affected but that people's daily lives will be drastically affected.

By continuing the line past the January 15 deadline, commuters will be given the opportunity to make alternative plans, which could very likely include for some selling their homes and trying to find new living accommodation closer to Metro Toronto. This is not something that can easily be done in a matter of a few weeks, as any of us here today who have ever bought or sold a personal piece of property will realize.

If the government is not prepared to take such action, I feel it is then essential that time be given to launch an investigation into the data that has been given by VIA Rail.

Throughout this brief I have provided examples of ridership statistics that may not be completely accurate as presented by VIA Rail. Why, then, would the corporation not make reference to these discrepancies in their reports to the federal government?

From the information given to me, it appears that dialogue is under way between various levels of government as to the best way to deal with the current

## [Translation]

c'est-à-dire la nécessité d'augmenter le nombre de voyages par semaine de 0,5 alors que 53,000 vont avoir recours à l'automobile, ce qui va signifier désormais 319,000 automobilistes sur ce parcours, c'est-à-dire 4,07 voitures supplémentaires à l'heure sur cette route. Cela fait beaucoup de voitures à l'heure de pointe sur la route 401. Et je vous rappelle que ces chiffres sont fondés sur un total de 59,000 personnes et que l'on sait que le total est plutôt 80,000, puisqu'on n'a pas tenu compte dans le premier calcul des ventes à bord et des achats de laissez-passer.

On n'arrive pas à trouver à VIA Rail le registre du nombre de banlieusards qui empruntent ce parcours mais les recettes sont éloquentes. Elles ont été versées dans la caisse, et à VIA Rail on n'a pas négligé d'enregistrer les 400\$ mensuels que représente le laissez-passer pour le parcours Peterborough-Toronto. À VIA Rail, on vous dit qu'on ne peut pas déterminer si le propriétaire du laissez-passer l'a utilisé une fois ou cinquante fois pendant le mois. Il n'y a pas de statistiques à ce sujet.

À VIA Rail, on vous dira que cette ligne accuse une perte, alors qu'on ne sait même pas combien de passagers l'empruntent.

Étant donné ce que je viens de dire, je voudrais faire part aux membres du comité de certaines propositions sur la façon dont le gouvernement et la société VIA pourraient agir dans le cas de la ligne Toronto-Havelock.

Tout d'abord, j'estime que le gouvernement a l'obligation morale de maintenir cette ligne encore pendant quelque temps. Voici ce qui motive mon sentiment: la ligne Toronto-Havelock étant une ligne exclusivement de banlieusards, la fermeture en date du 15 janvier 1990 ne signifie pas tout simplement que les voyageurs vont renoncer à un voyage en train. Elle signifie que la vie quotidienne des personnes concernées sera bouleversée.

Si on maintient le service au-delà du 15 janvier, les banlieusards vont avoir la possibilité de trouver d'autres solutions, ce qui signifiera sans doute dans bien des cas la vente de leur maison, la recherche d'un nouveau logement plus près de la métropole. C'est une chose que l'on ne peut pas faire en quelques semaines, quiconque a récemment vendu ou acheté une maison le sait très bien.

Si le gouvernement n'est pas prêt à procéder ainsi, il est essentiel que l'on prenne le temps de faire enquête sur la façon dont les données ont été réunies par VIA Rail.

Dans mon mémoire, je donne des exemples de statistiques de fréquentation erronées fournies par VIA Rail. Pourquoi la société n'a-t-elle pas signalé ces erreurs dans ses rapports au gouvernement fédéral?

D'après mes sources, il semble qu'il y a un dialogue entre les divers paliers du gouvernement en vue de résoudre cette impasse. D'après ce que j'ai su, le président

[Texte]

impasse. It is my understanding from correspondence received is that the regional chairman of Durham, who is also on the GO Transit board of directors, has made a proposal to federal Members of Parliament and to the minister on the take-over of this line by Go.

It is also my understanding that the provincial Minister of Transport, Mr. Wrye, has expressed on repeated occasions in the past, prior to Minister Bouchard's announcement to terminate the line, that he would be willing to meet with the federal minister to consult over concerns about rail service in the Peterborough area. Mr. Wrye also stated on CBC this past week that he recognizes the inconvenience caused in the loss of inter-city travel between Toronto and Havelock. He also stated:

The Ontario Government is going to support the campaign to save the VIA service. In the last two weeks we have met with leaders from those municipalities most affected by the cuts.

• 1550

I fail to understand why the provincial Minister of Transport is literally urging the federal government to take over the commuter service which is, by mandate, a provincial responsibility. I qualify that by saying we have a moral responsibility because we, the federal government, deemed the distance over 59 miles from Toronto as a commuter service when we reinstated it in 1985.

If we have a moral responsibility to look after these commuters, then why are we not negotiating more directly, making offers with various levels of governments, i.e. the provincial government and the municipalities, and why are they not sitting at the table? I require this committee to consider seriously a strong report to the minister and the government, for tabling in Parliament, which asks for reconsideration of this line based on the need and the hardships brought to bear on users of this Toronto line.

From the above information it would appear that another viable proposal would be to engage in some type of joint venture among federal, provincial and municipal governments. This could possibly involve federal government maintenance of the actual line which has been offered to us by a director of GO Transit. The government could operate the line and make it available to the province—this is the suggestion of one of the GO Transit directors in correspondence with myself and other Members of Parliament—with the municipalities taking over responsibility for the cars and the province taking over responsibility for the GO Transit cars and the maintenance.

This could be a very viable alternative to a complete withdrawal of rail service at both the provincial and the federal level.

[Traduction]

régional de Durham, qui est membre du conseil d'administration de *GO Transit*, a fait une proposition à des députés fédéraux et au ministre afin que *GO* reprenne cette ligne.

Je sais aussi que le ministre des Transports, M. Wrye, a affirmé à plusieurs reprises, avant même que le ministre Bouchard annonce l'intention d'abandonner cette ligne, qu'il était prêt à rencontrer son homologue fédéral pour des consultations concernant le service de chemins de fer dans la région de Peterborough. La semaine dernière, M. Wrye a dit à Radio Canada qu'il reconnaissait les inconvénients que causait la perte d'un service de banlieue entre Toronto et Havelock. Il a également dit:

Le gouvernement ontarien va appuyer l'effort visant à sauvegarder le service de VIA. Au cours des deux dernières semaines, nous avons rencontré les dirigeants des municipalités les plus touchées par cet abandon de service.

Je ne comprends pas pourquoi le ministre provincial des Transports presse le gouvernement fédéral de prendre en main le service de banlieue qui relève de la province. J'admets que le gouvernement fédéral doit assumer une certaine responsabilité morale à cet égard étant donné qu'au moment du rétablissement du service en 1985, il a été décidé que toute liaison desservant une localité à plus de 59 milles de Toronto constituait une liaison de banlieue.

Si c'est le cas, pourquoi le gouvernement fédéral ne négocie-t-il pas directement avec les autorités provinciales et municipales? J'exhorte ce Comité à déposer au Parlement un rapport réclamant du ministre et du gouvernement le rétablissement de cette liaison compte tenu du préjudice que causerait sa suppression à ses usagers.

D'après les renseignements que je viens de vous fournir, on pourrait envisager la participation à l'exploitation de cette ligne des gouvernements fédéral, provinciaux, et municipaux. Comme le propose l'un des administrateurs du service ferroviaire GO avec lequel certains députés et moi-même avons échangé une correspondance, le gouvernement fédéral pourrait prendre en main l'entretien de la voie, les municipalités, l'entretien des voitures et la province, la fourniture et l'entretien des voitures du service GO.

Les gouvernements provinciaux et fédéral devraient étudier sérieusement cette solution viable qui permettrait d'éviter la suppression de cette liaison.



*[Text]*

In closing, I would like to thank you once again for providing me with this opportunity. I was hoping I could do it in the House of Commons—we have not had that opportunity. This is one of those issues that is allowed to be regulated by the government in power by a piece of legislation creating VIA Rail that was passed in the House of Commons.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** What legislation?

**Mr. Domm:** I beg to differ. There was a piece of legislation authorizing the setting up of a Crown corporation.

**Mr. Benjamin:** One dollar in estimates.

**Mr. Domm:** All right, we can argue about the dollar—

**Mr. Benjamin:** There is no law.

**Mr. Domm:** We know it cost more than a dollar. I would urge this committee to make a strong recommendation to Parliament and ask for special consideration.

I would now like to give the president of a passenger group from Toronto the opportunity to give you some of the views of the passengers on the line. Paul has been using the line. Also, he works for a bank and he is familiar with statistics—at least I hope so. He is here today to try to explain some of the things I have spoken of in a political vein. Perhaps you would like to hear some of the statistics added up and multiplied and divided so that you have a better idea of exactly what we are talking about in dollars and cents and passengers.

**Mr. Paul Pagnuelo (President, Toronto-Havelock Passenger Line Association):** I want to thank each of you and Mr. Domm for the opportunity to represent the views of passengers on the termination of the Toronto-Peterborough service.

In addition to being President of the Toronto-Havelock Passenger Line Association, I have also served on VIA's Toronto-Peterborough-Havelock route committee as a passenger representative since January of 1988. It is a consultative forum to discuss issues of direct interest to users of the passenger service and to the communities it serves.

Our association is comprised of about 140 passengers who are frequent users of the Peterborough-Havelock service. We are by no means train buffs or chronic complainers, but rather individuals who need and rely heavily on this train service, Monday to Friday, to get to our jobs in Toronto.

There are two issues which, time permitting, I wish to address. The first deals with certain published statistics which were used to gain public support for the decision to cut the service, and the second deals with a May initiative in which we proposed sixteen ways to improve the route's cost-recovery ratio to VIA's new president, Ron Lawless.

*[Translation]*

En terminant, j'aimerais vous remercier encore une fois de m'avoir permis de vous exposer mes vues à ce sujet. J'espérais pouvoir le faire à la Chambre des communes, mais cela n'a pas été possible. Ayant créé VIA Rail par voie législative, le gouvernement peut prendre lui même ce genre de décision.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** A quelle loi faites vous allusion?

**M. Domm:** Je vous fais remarquer que le Parlement a adopté une loi créant cette société d'État.

**M. Benjamin:** Une société qu'il a acheté pour un dollar.

**M. Domm:** On pourrait longuement discuter du prix d'achat. . .

**M. Benjamin:** Il n'y a pas de loi.

**M. Domm:** Nous savons que cette société coûte plus d'un dollar. J'exhorte le Comité à recommander clairement au Parlement de faire une exception et de ne pas supprimer cette liaison.

J'aimerais maintenant donner au président d'un groupe de voyageurs de Toronto l'occasion de vous exposer les vues des personnes qui, comme lui même, utilisent cette ligne. Paul travaille dans une banque et connaît bien les statistiques, du moins je l'espère. Il souhaite vous expliquer la situation dont je vous ai parlé du point de vue politique. Il peut vous fournir des statistiques qui vous donneront une idée exacte des sommes et des voyageurs en cause.

**M. Paul Pagnuelo (président, Toronto-Havelock Passenger Line Association):** Je tiens à vous remercier, ainsi que M. Domm, de me permettre de vous exposer les vues des usagers de la liaison Toronto-Peterborough que le gouvernement propose de supprimer.

Je suis le président de la *Toronto-Havelock Passenger Line Association*, et je représente aussi depuis janvier 1988 les usagers de la liaison Toronto-Peterborough-Havelock au sein du Comité consultatif de VIA qui s'occupe de cette liaison. Le mandat du Comité est d'étudier les questions qui intéressent directement les usagers de la liaison et les localités qu'elles dessert.

Notre association représente 140 voyageurs qui utilisent régulièrement la liaison Peterborough-Havelock. Nous ne sommes pas des mordus du train ou des mécontents perpétuels, mais bien des gens qui doivent prendre le train tous les jours de la semaine pour se rendre à leur travail à Toronto.

Si le temps me le permet, je voudrais aborder deux questions. La première porte sur les statistiques sur lesquelles on s'est fondé pour convaincre le public qu'il était nécessaire de supprimer la liaison, et la deuxième a trait aux 16 recommandations en vue d'améliorer la rentabilité de cette ligne dont nous avons fait part au nouveau président de VIA, M. Ron Lawless.

*[Texte]*

As Mr. Domm has mentioned, the association conservatively estimates real 1988 ridership to be 82,000, not 59,000 as published. Our rationale is in appendix 2.

• 1555

If the impact of the Voyageur bus strike, which lasted from May 13 to July 7, 1988, is added to our numbers, and the otherwise chronic standing problem we had last year is also included, we believe 1988 levels were more like 95,000 to 100,000 riders. For those who may be skeptical about how chronic the overcrowding situation was, let me read to you a seat drop issued June 30, 1988, by the Ontario Regional Director of Marketing and Sales. This is provided to all train passengers:

VIA would like to apologize sincerely to all Peterborough-Havelock passengers for the overcrowded situations which have recently occurred. We fully realize the aggravation and frustration that standee situations bring about and we are doing all we can to alleviate these situations. The present Voyageur bus strike has taxed our capacity and equipment to its limits. The bus strike, ongoing maintenance and our compliance with the CTC order to retrofit all RDCs with a vent recorder has produced a shortage of equipment. We have been able to secure three cars for most departures and on occasion a fourth car for weekend traffic. We hope you will bear with us as we do our best to provide you with a reliable mode of transportation. We thank you for your understanding, patience and above all, your continued patronage.

This statement was dated June 30, 1988.

Although VIA says it has corrected the problem of not capturing on-board sales in our ridership numbers, it admits its systems still are not capable of including the monthly passes. Last month 37 monthly passes were sold. On an annualized basis this amounts to 27,000 riders who will be missed in 1989 ridership data. Be aware of the fact that these are paid seats; whether I elect to use my seat or not is my choice, but I paid for it so I should be counted as a rider.

The cost recovery ratio for our route in 1988 was stated by Transport Canada as being 24.5%. This figure is found in the information booklet put out on October 4. Using revenue of \$593,000 and expenses of \$2.5 million, we calculate the ratio to be 23.8%.

I agree the number sounds bad, but is it really? This ratio was calculated on what Transport Canada calls a fully allocated subsidy basis. This includes a formula allocation of about \$1 million in corporate level expenses which are not directly attributable to our line. If VIA had not operated our route in 1988, the loss it really would

*[Traduction]*

Comme M. Domm l'a mentionné, notre association estime qu'au moins 82,000 et non 59,000 voyageurs ont utilisé cette liaison en 1988. L'annexe 2 montre comment nous sommes arrivés à ce chiffre.

Si l'on tient compte du fait que les autobus Voyageur ont été en grève du 17 mai au 7 juillet 1988 et du fait que bien des voyageurs ont dû faire le trajet debout, c'est probablement entre 95,000 et 100,000 voyageurs qui ont utilisé cette liaison en 1988. A l'intention de ceux qui douteraient que ce train soit continuellement bondé, je vais lire une petite note datée du 30 juin 1988 placée sur chaque siège et portant la signature du directeur de la commercialisation et des ventes pour la région de l'Ontario. Voici ce qu'elle disait:

VIA tient à s'excuser auprès des usagers de la liaison Peterborough-Havelock qui ont dû ces derniers temps faire le trajet debout. Nous sommes conscients de cette situation frustrante que nous essayons par tous les moyens de corriger. En raison de la grève des autobus Voyageur, nos trains sont utilisés à pleine capacité. Nous manquons de matériel roulant en raison de la grève, mais aussi parce qu'un certain nombre de voitures sont hors service aux fins de la maintenance normale et parce qu'il nous faut équiper tous nos autorails diesel d'un consignateur d'événement pour respecter une directive de la CCT. Nous avons prévu trois voitures pour la plupart des départs, et une quatrième voiture sera ajoutée à l'occasion pendant le weekend. Nous réclavons votre indulgence, et nous vous assurons de faire tout notre possible pour vous fournir un service fiable. Nous vous remercions de votre compréhension, de votre patience et surtout de votre clientèle.

La note est datée du 30 juin 1988.

VIA affirme maintenant tenir compte des billets vendus à bord du train dans le calcul du nombre de ces usagers, mais elle reconnaît ne pas être en mesure de comptabiliser les laissez-passer mensuels. Le mois dernier, 37 laissez-passer ont été vendus. Il en découle que 27,000 voyageurs ne figureront pas dans les chiffres annuels pour 1989. Il s'agit de voyageurs qui occupent une place payante et dont on devrait tenir compte dans les calculs même s'ils n'utilisent pas tous les jours le train.

Transports Canada a établi que le taux de recouvrement des frais sur notre liaison en 1988 était de 24,5 p. 100. Ce chiffre figure dans la brochure d'information publiée le 4 octobre dernier. Nous estimons que ce taux est de 23,8 p. 100 si les revenus s'élèvent à 593,000\$, et les dépenses, à 2,5 millions de dollars.

Je conviens que ces chiffres ne sont pas très élevés, mais qu'en est-il vraiment? Ce taux a été calculé au moyen d'une méthode que Transports Canada appelle la méthode des coûts pleinement répartis. Ainsi, on attribue des dépenses administratives d'environ un million de dollars qui ne sont pas directement imputables à notre



*[Text]*

have avoided, was not \$1.9 million but 849. The \$1 million in head office expenses would have been incurred regardless, and would have been absorbed by other routes.

In 1988 costs directly attributable to our line were \$1.4 million, equivalent to a cost recovery ratio of 41.1%. Briefly, these costs were distributed as follows: transportation \$755,000, of which we believe about \$400,000 went to CP for track rental; equipment maintenance \$602,000, trying to keep the old stuff alive; off-train customer services, marketing and sales and station property added up to \$85,000. In fairness, it should be noted that the equipment maintenance figure of \$602,000 includes a one-time, non-recurring extraordinary expense of approximately \$219,000 which represents the cost of installing safety equipment and upgrades on motors. If we were to exclude this cost to arrive at a representative year, the result will be an increase in our cost recovery ratio to 48.5%. Based on our ridership numbers of 82,000, not VIA's 59,000, the per passenger subsidy was \$7.67, not the \$32.16 Transport Canada calculated using its fully allocated subsidy basis.

It could be that our cost recovery ratio was even higher and the per passenger subsidy even lower. If on-board sales and monthly passes were missed in the ridership numbers, the possibility also exists that they were missed in our revenue figures. VIA says they were not, but only an independent audit would be able to confirm this.

Another sore point is the 32% occupancy ratio which Transport Canada says we had in 1988. It gives the illusion that our train rides each day two-thirds empty. What it is really talking about is load factor, not occupancy. If we strip out the Peterborough to Havelock stretch of the route which the association feels should be discontinued because of very low passenger demand, and if we use our ridership numbers of 82,000, we estimate an 1988 load factor of about 49%, which is very respectable by industry standards. If we want to talk about true occupancy—that is, the number of passengers to number of seats—we place the ratio at a 106%.

None of us objects to paying a fair and realistic price for passenger rail service, but what we do object to is unreasonable fare increases to offset cost on the expense side of the ledger that are the result of management inefficiency, government neglect and over-regulation. Since September last year we have incurred three price increases on the daily excursion fare, which have had the

*[Translation]*

liaison. Si VIA avait supprimé notre liaison en 1988, ce n'est pas 1,9 millions de dollars qu'elle aurait économisé, mais 849,000\$. Le siège social aurait engagé des dépenses de un million de dollars de toute façon, dépenses qu'on aurait réparti entre d'autres liaisons.

Les coûts directement attribuables à notre liaison en 1988 se sont élevés à 1,4 millions de dollars, ce qui représente un taux de recouvrement des coûts de 41,1 p. 100. Ces coûts se répartissent brièvement comme suit: transport: 755,000\$ dont 400,000\$, d'après nous, ont été versés au CP pour la location de la voie ferrée; maintenance du matériel: 602,000\$, dépensés pour prolonger la durée utile du matériel; services à la clientèle hors des trains, commercialisation et vente et entretien de la gare: 85,000\$. Il faut noter que le chiffre de 602,000\$ correspondant aux dépenses de maintenance comprend une dépense extraordinaire unique d'environ 219,000\$ pour l'installation du matériel de sécurité et la modernisation des moteurs. Si l'on exclut donc cette dépense extraordinaire, nous obtenons un taux de recouvrement des coûts de 48,5 p. 100. Si l'on part de l'hypothèse, comme nous le faisons, que c'est 82,000 et non 59,000 voyageurs, comme le prétend VIA, qui utilisent cette liaison, la subvention par voyageur n'est plus que de 7,67\$ au lieu de 32,16\$, chiffre établi par Transports Canada au moyen de la méthode des coûts pleinement répartis.

Il est même possible que le taux de recouvrement des coûts soit plus élevé, et que la subvention par voyageur soit plus basse. Si l'on n'a pas tenu compte des billets vendus à bord du train et des laissez-passer, il est aussi possible qu'on n'ait pas tenu compte des revenus provenant de ces ventes. VIA soutient que ce n'est pas le cas, mais seuls des vérificateurs indépendants pourraient le confirmer.

Transports Canada prétend également que le taux d'occupation du train a été de 32 p. 100 en 1988. Cela donne l'impression que le train est au 2/3 vide tous les jours. Ce dont il est vraiment question, c'est du taux d'utilisation. Si l'on supprime la partie de la liaison entre Peterborough et Havelock comme le recommande notre association, compte tenu du très petit nombre de voyageurs qui l'utilisent, nous estimons que le taux d'utilisation pour 1988 serait, d'après les chiffres que nous avons fournis, d'environ 49 p. 100, un chiffre fort respectable dans tous les secteurs industriels. Quant au taux d'occupation réel, c'est-à-dire le nombre de voyageurs par rapport au nombre de sièges, il s'élève à 106 p. 100.

• 1600

Nous ne nous opposons pas à payer un prix raisonnable pour voyager par train, mais nous nous opposons aux augmentations de tarifs démesurées qui ont pour objet de compenser les dépenses résultant d'une mauvaise gestion, de la négligence du gouvernement, de la surréglementation. Depuis septembre de l'an dernier, le tarif excursion d'une journée a augmenté trois fois, ce qui

*[Texte]*

effect of increasing the ticket price by as much as 38%, and I have provided details in this attachment.

The association realized earlier this year that our objective of ensuring the continuation of passenger rail service between Toronto and Peterborough could be in serious peril if the status quo were maintained. With this in mind, as responsible Canadian citizens and taxpayers and as concerned frequent users of VIA Rail service, we submitted to Ron Lawless on May 31 a number of initiatives that we continue to believe would not only improve the route's cost recovery ratio, but more importantly, would place it in an eventual profit position. We have never received a response to our submission, and if the Minister of Transport's decision to close our line was based on economic factors, we wish to receive a plausible explanation as to why our 16 recommendations were ignored.

I would now like to share with the committee the details of some of our proposals—I do not have time to go through all of them—and I would ask that you judge for yourselves whether or not they were really viable.

The route spans a distance of 163 kilometres and provides return service between Havelock and Toronto seven days a week. The Peterborough to Havelock stretch accounts for about one-quarter of the overall route distance, with daily ridership Monday evening to Friday morning currently averaging about four passengers a day. This obviously results in a major drag on the overall profitability of the route. Consequently, the association recommended that this stretch be eliminated, with eastbound service terminating at Peterborough. Also, ridership on the Saturday afternoon Toronto-Havelock and the return Sunday afternoon Havelock-Toronto service is virtually non-existent, and the association further recommended that this scheduled service be discontinued.

Now, although this specific proposal would have required the construction of a siding at VIA's expense at or near Peterborough for the purpose of storing the train overnight, this cost would be capitalized and spread over a period of time. The cost would be recouped by reduced crew wages, a \$31,000 annual savings in fuel consumption and an estimated \$100,000 reduction in track mileage rental fees, eventually resulting in a net improvement in overall expenses.

Currently, there is no commercial advertising on any of our rolling stock. In 1982 when the association studied the feasibility of private enterprise assuming the route from VIA Rail, findings revealed a strong market existed for commercial advertising on both the interior and exterior of the cars. Exterior advertising would see a company's corporate logo and colours painted on the side of the cars, and that was estimated at being capable of capturing annual advertising revenue of between \$50,000 and \$100,000 per unit. The sponsoring company would be responsible for all costs associated with the painting and subsequent removal of the advertising.

*[Traduction]*

représente une augmentation de 38 p. 100 comme vous pouvez le voir dans l'annexe à mon mémoire.

Notre association s'est rendue compte au cours de l'année que le maintien de la liaison entre Toronto et Peterborough serait compromis si le statu quo était maintenu. Cela étant, nous avons pris nos responsabilités à titre de Canadiens et de grands usagers de VIA Rail, et nous avons présenté à M. Ron Lawless, le 31 mai dernier, des recommandations dont la mise en oeuvre permettrait non seulement de recouvrer intégralement les coûts sur cette liaison, mais même de la rentabiliser. Nous n'avons jamais obtenu de réponse, et si la décision prise par le ministre des Transports de supprimer cette liaison se fondait sur des facteurs économiques, nous aimerions qu'il nous explique pourquoi il n'a pas tenu compte de nos 16 recommandations.

Comme je n'ai pas le temps de passer en revue toutes nos recommandations, je me contenterai de vous en exposer quelques-unes pour que vous jugiez par vous-mêmes si elles sont réalistes.

À l'heure actuelle, un train parcourt sept jours par semaines la distance de 163 kilomètres qui sépare Havelock de Toronto. En semaine, le train qui va de Peterborough à Havelock, parcours qui représente à peu près le quart du trajet total, ne transporte en moyenne que quatre voyageurs par jour, ce qui nuit naturellement à la rentabilité de la liaison. Par conséquent, l'association recommande la suppression de la partie de la liaison entre Havelock et Peterborough. En outre, comme très peu de gens vont de Toronto à Havelock le samedi après-midi et de Havelock à Toronto le dimanche après-midi, l'association recommande également de supprimer ce service ces jours-là.

La mise en oeuvre de cette recommandation obligerait naturellement VIA à aménager à ses frais une voie d'évitement à proximité de Peterborough où à Peterborough même afin de garer le train pendant la nuit, mais le coût de cette installation pourrait être amorti sur plusieurs années et serait compensé par des frais de main d'oeuvre réduits, par une économie annuelle en combustible de 31,000\$ et par une réduction que nous estimons à 100,000\$ des frais de location de la voie, ce qui permettrait à la longue de réduire les dépenses globales.

À l'heure actuelle, il n'y a pas d'affichage publicitaire dans les trains. En 1982, lorsque notre association a étudié la possibilité que l'entreprise privée assure la liaison à la place de VIA Rail, nous avons découvert que la publicité tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des voitures rapporterait des revenus intéressants. On a établi, par exemple, que certaines sociétés seraient prêtes à payer entre 50,000\$ et 100,000\$ par année et par voiture pour pouvoir peindre leur logo sur les trains. C'est à la société visée qu'il incomberait de peindre l'annonce et de l'enlever par la suite.



*[Text]*

The majority of passengers who use the service are frequent users, individuals who use the train Monday to Friday to commute to their jobs in Toronto. The peak traffic is on Friday evenings and Monday mornings, and the increase during these two periods is due to non-frequent passengers. Conversely, the number of frequent users is lowest on Fridays when daily excursion fares do not apply and the cost from, say, Myrtle Station, which is where I get on, increases from \$15 a day to \$22 a day. Although it has been argued by VIA Rail officials that it is to the company's overall financial advantage to charge its highest fares during the peak travel periods, this national pricing policy simply does not make good economic sense in the case of the Toronto-Peterborough-Havelock route. It irritates frequent users who, because of their schedules, cannot always avail themselves of the monthly flash card or those who find the 10-trip 21-day pass too cumbersome to use. The end result is that these passengers choose not to use VIA Rail on Fridays as is evidenced by the pronounced decline in ridership into Toronto on Friday mornings.

The policy is self-defeating in that the additional spread in fares that accrues from casual riders is largely offset by the loss of business from disaffected, frequent customers. But the joint objective of satisfying its loyal customer base and maximizing its revenue-generating potential, the association had recommended to VIA Rail that it cancel, specifically for the Toronto-Peterborough-Havelock route, the restriction prohibiting one-day return excursion fares on Fridays. For the frequent ride, this would bring a perception of not only fairness, but equilibrium to the pricing structure.

• 1605

For VIA it would mean regaining otherwise unnecessarily lost business by still capitalizing on the casual weekend traveller who generally travels eastbound on Friday evening and returns to Toronto on Monday morning. This proposal contains a further economic benefit to VIA by removing the only incentive to passengers of the 10 trip-21 day pass, which is to escape the Friday premium fare, thus inviting cancellation of the pass which is a costly paper and labour-intensive ticketing process.

Because of its aging RDC fleet VIA is unable to provide sufficient capacity to meet potential rider demand on this route. As a consequence it is unable to market this route actively in the knowledge that it cannot accommodate increased volumes. Sufficient capacity would result in increased revenues which in turn would impact pricing decisions and subsidy reliance. New equipment could be amortized over a 25-year period and financed through innovative borrowing techniques which would limit the government's financial involvement to the provision of a guarantee for which VIA could pay a fee of, say, 25 basis points.

*[Translation]*

La majorité des voyageurs qui empruntent la liaison dont nous discutons le font tous les jours de la semaine pour aller travailler à Toronto. La période de pointe est le vendredi matin et le lundi matin quand des passagers occasionnels s'ajoutent aux passagers habituels. Inversement, c'est le vendredi que les passagers habituels sont le moins nombreux parce que les tarifs d'excursion d'une journée ne s'appliquent pas. Il en coûte alors 22\$ au lieu de 15\$ pour se rendre à Toronto à partir de la gare de Myrtle où je prends le train. Même si les représentants de VIA Rail soutiennent que c'est dans l'intérêt financier de la société de fixer les tarifs les plus élevés pour les périodes de pointe, cela n'a simplement pas de sens au point de vue économique sur la liaison Toronto-Peterborough-Havelock. Cette situation ne fait qu'exaspérer les usagers habituels de la liaison qui, en raison de leur horaire, ne peuvent pas profiter d'un laisser-passer mensuel ou qui ne trouvent pas très commode le laisser-passer de 21 jours donnant droit à 10 voyages. Il s'ensuit que ces voyageurs n'empruntent pas le train le vendredi comme en témoigne le fait que le nombre de voyageurs à bord du train pour Toronto est beaucoup moins élevé ce jour-là.

Cette politique tarifaire n'a aucun sens car si plus de voyageurs occasionnels empruntent le train le vendredi, moins de voyageurs habituels le font. Pour plaire à sa clientèle habituelle et pour maximiser ces revenus, l'association recommande à VIA Rail d'offrir des tarifs d'excursion d'une journée le vendredi sur la liaison Toronto-Peterborough-Havelock. Si cela établit un meilleur équilibre tarifaire, ces passagers habituels auront l'impression d'être traités équitablement.

De toute façon, VIA pourrait récupérer les revenus qu'elle perd inutilement sans pour autant laisser tomber les voyageurs du weekend qui vont de Toronto à Havelock le vendredi soir et de Havelock à Toronto le lundi matin. En outre, cette proposition permettrait à VIA d'économiser les frais liés à la production et à la vente des laissez-passer de 21 jours donnant droit à 10 voyages, dont le seul intérêt est qu'ils peuvent être utilisés le vendredi.

En raison de l'âge de son parc d'autorails diesel, VIA n'est pas en mesure de répondre à la demande sur cette liaison. Par conséquent, elle ne cherche pas à augmenter sa clientèle, sachant très bien ne pas être en mesure de la servir convenablement. Or, si VIA possédait le matériel roulant voulu, elle pourrait accroître sa clientèle, ce qui aurait une incidence sur les prix et la subvention par voyageur. VIA pourrait amortir sur 25 ans le coût du matériel nécessaire et pourrait recourir, pour financer son programme d'acquisitions, à des méthodes innovatrices. Ainsi, le gouvernement pourrait se contenter de garantir les emprunts de VIA, et pourrait même demander à celle-ci en contrepartie une contribution de 25 points de base.

*[Texte]*

The annual capital cost, together with financing charges, would be no more than 50% of the existing high maintenance cost, and would be further offset by significant fuel economy and a higher passenger revenue per unit. The association had recommended that VIA purchase new equipment for the Toronto-Peterborough-Havelock route, such as the European SPVs that recently had been considered at a cost of only \$2 million.

Largely because of its current inability to provide additional equipment for the route, VIA has done very little in the way of promoting it through local media advertising. Knowledge of the route is largely by word of mouth and it is not uncommon to come across both recent and established residents of the communities served by the route who are unaware of its existence. Assuming the problem of equipment availability could be resolved, the association had recommended that VIA embark on an aggressive advertising and marketing campaign which would permit potential users to know of the availability, schedule, pricing and other benefits for the Toronto-Peterborough service.

The entire ticketing system employed by VIA is paper and labour intensive, smacks of over-control, and is cost ineffective. Examples on the Toronto-Peterborough-Havelock route include the 10-trip, 21-day pass and excursion fare tickets sold through station agents. Although the number of on-board sales has declined significantly since the introduction of ticket agents at Myrtle and Claremont, the various report forms that need to be completed for ticket sales, and those collected on board, give the perception of bureaucratic over-control by VIA's accounting department.

With the exception of the major stations, there also appears to be an undue delay in the time it takes to process cheque and credit card receipts, with the delays of up to three weeks in the clearing of such items having been brought to the association's attention by passengers. This obviously has a negative impact on VIA's cashflow, and we question whether the accountants who seem to thrive on excessive reporting are even aware of the situation.

The association had recommended that VIA review its entire ticketing system with a view to streamlining the process by reducing paper and reports, and by looking at innovative issuing methods, such as computerized self-service by passengers.

With substantially fewer on-board sales, the workload of the conductors has quite noticeably declined; yet the practice of assigning a conductor for every car continues. The need for a separate attendant at the Peterborough-Havelock unit station is also questionable as the position does not appear to have any great utility. The association had recommended that VIA review the on-board crewing needs and job positions on the route with a view to reducing salary cost to the extent possible, and also

*[Traduction]*

Les dépenses d'immobilisation ajoutées aux frais de financement ne seraient pas supérieurs à 50 p. 100 des frais de maintenance actuelle. En outre, la Société réaliserait des économies importantes en réduisant sa consommation de combustible et en augmentant ses revenus par voyageur. Notre Association a déjà recommandé à VIA de se procurer des véhicules spéciaux comme ceux qui existent en Europe pour la liaison Toronto—Peterborough—Havelock, ce qui lui coûterait seulement deux millions de dollars.

En raison de son manque de matériel roulant, VIA a donc très peu fait jusqu'ici pour accroître sa clientèle. On compte sur le bouche à oreille pour faire connaître la liaison, et il n'est pas rare que de nouveaux venus dans la région, et même des résidents de longue date, ne connaissent pas son existence. Partant du principe que la Société se procurerait le matériel voulu, notre Association lui a recommandé de lancer une campagne publicitaire afin d'informer les usagers potentiels de la liaison Toronto—Peterborough, de l'existence de celle-ci, de l'horaire des trains et du prix des billets.

Le système de tarification de VIA est complexe, surréglementé, trop coûteux et exige trop de personnel. Les usagers de la liaison Toronto—Peterborough—Havelock, par exemple, peuvent se procurer un laissez-passer de 21 jours donnant droit à 10 voyages pour des billets d'excursion par l'intermédiaire d'agents de vente. L'ouverture de comptoirs de vente à Myrtle et à Claremont a certes permis de réduire le nombre de billets vendus à bord des trains, mais la complexité des formulaires qu'il faut remplir donne la nette impression que le service de comptabilité de VIA est trop bureaucratique.

D'après ce que nous disent les voyageurs, on mettrait jusqu'à trois semaines dans les petites gares pour encaisser les chèques des usagers ou pour facturer leurs achats sur leurs cartes de crédit. Cette situation pose naturellement des difficultés de trésorerie à VIA, et nous nous demandons si ses comptables, qui semblent tellement friands de formulaires, en sont conscients.

Notre Association a recommandé à VIA de simplifier son système de tarification et d'envisager la possibilité d'informatiser sa billetterie.

Parce que moins de billets sont vendus à bord des trains, les chefs de trains sont moins occupés, mais on continue tout de même d'affecter un chef de train par voiture. Il ne semblerait pas non plus que le préposé à la gare de Peterborough—Havelock soit bien utile. Notre Association a recommandé à VIA de revoir ses besoins en personnel sur la liaison en vue de réduire le plus possible ses frais salariaux et d'affecter également une équipe de travailleurs à partir de Peterborough au lieu de Toronto,



## [Text]

staffing the route from Peterborough, instead of Toronto, which would eliminate overnight accommodation, with expenses of \$40,000 annually.

We also asked that they look at the need for the number of gate attendants at union station, as the responsibility for ensuring passengers are boarding the correct train is a duty which more appropriately should rest with the conductors at the time of entraining.

In deciding how to respond to the reduction in subsidy payments, we felt it would be an error on VIA's part to generically recommend that all regional routes be eliminated without first considering all possible efficiencies that could be affected, and the individual potential for growth on each of the routes.

The association brought to the attention of VIA that strong housing and population growth is now being experienced in several of the communities served by the Toronto-Peterborough-Havelock route. The route is also strategically located to service not only the planned community of Seaton, with an expected population of 100,000 people, but also the Pickering Airport, should the federal transport department decide that this would be the most viable solution to relieving the congestion at Toronto's Pearson Airport.

It is indeed ironic that on the day before the Transportation Minister announced his decision to cut our line, a consortium of builders announced their wish to proceed immediately with developing Seaton with the hope of having the first 500 homes ready for occupancy within two years. It is also ironic that on October 12, the Hon. Benoit Bouchard, when interviewed by local media at a PC Ontario Riding Association fund raising dinner, said that Pickering was still a viable option for an airport and a proposal can be expected within the next six months.

• 1610

In recognition of the incorrect ridership numbers and our cost recovery proposal, some of which I have shared with you today, submitted to Ron Lawless and never acted on, we now urge the government through this committee to reconsider its decision to terminate service on our line. Instead we challenge the government to implement our proposals and to see for itself that you do not need to kill the patient to cure a treatable illness. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Domm and Mr. Pagnuelo, I want to thank you. You have given a lot of facts and figures and it was certainly a very organized presentation. You have left us with those thoughts to deliberate on and we can amplify them with questions.

**Mrs. Stewart (Northumberland):** I also would like to congratulate Mr. Pagnuelo on his very thoughtful presentation, which I have heard before. It grieves me very much that it seems to be falling on deaf ears and

## [Translation]

ce qui lui permettrait d'économiser 40,000\$ par année en frais de nuitée.

Nous avons également fait valoir à la Société qu'il n'était peut-être pas nécessaire d'avoir des préposés à l'embarquement à la gare Union puisqu'il incombe plutôt aux chefs de gare de s'assurer que les voyageurs prennent le bon train.

En ce qui touche la réduction des subventions, nous avons estimé que VIA commettrait une erreur en recommandant la suppression de toutes les liaisons régionales sans d'abord voir quelles économies pouvaient être réalisées sur certaines liaisons et comment on pourrait accroître la clientèle de celles-ci.

Notre Association a attiré l'attention de VIA sur le fait qu'on s'attend à ce que la population augmente dans les localités desservies par la liaison Toronto—Peterborough—Havelock. Cette liaison permettrait également de desservir la ville future de Seaton qui devrait compter une population de 100,000 habitants, de même que l'aéroport de Pickering, si le ministère fédéral des Transports décide de diriger vers cet aéroport une partie du trafic aérien allant à l'aéroport Pearson à Toronto.

Il est ironique que la veille de l'annonce faite par le ministre des Transports touchant la suppression de notre liaison, un groupe de promoteurs ait fait part de leur intention d'aller de l'avant avec le projet de Seaton dans l'espoir d'avoir construit 500 maisons d'ici deux ans. Il est ironique également que le 12 octobre dernier, l'Honorable Benoit Bouchard, interrogé par la presse locale lors d'un dîner-bénéfice tenu par l'Association progressiste conservatrice de l'Ontario, ait affirmé qu'on envisageait toujours la possibilité de construire un aéroport à Pickering, et qu'une décision à ce sujet serait prise d'ici six mois.

Compte tenu du fait qu'on a mal calculé le nombre d'utilisateurs de notre liaison et des recommandations que nous avons faites à M. Ron Lawless sur la façon de la rentabiliser, recommandations auxquelles il n'a pas donné suite, nous pressons le gouvernement, par l'intermédiaire de ce comité, de réévaluer sa décision de supprimer notre liaison. Nous mettons le gouvernement au défi de mettre en oeuvre nos recommandations, et de se rendre compte lui-même qu'il y a moyen de guérir certaines maladies sans tuer le malade.

**Le président:** Je vous remercie messieurs Domm et Pagnuelo. Vous nous avez fourni beaucoup de chiffres très intéressants. Votre excellent exposé nous a fait réfléchir, et nous voudrions maintenant vous poser certaines questions.

**Mme Stewart (Northumberland):** J'aimerais aussi féliciter M. Pagnuelo de son excellent exposé que j'ai déjà entendu. Je regrette beaucoup que la société VIA fasse la sourde oreille, et ne réponde pas à vos lettres. J'estime

## [Texte]

blowing in the wind, with no response. I really do find that totally unacceptable. All the effort that has been put into a very creative and reasonable solution to the dilemma is not getting any response whatsoever, and that distresses me.

Mr. Domm, I cannot disagree with what your proposal is to the committee, your proposal to this government, but I would have to say, coming from a neighbouring riding to your own, many of my constituents also take advantage of the Toronto-Havelock line, as you probably are aware. However, many hundreds more use the line running on the corridor through my riding, and the statistics that serve for the Toronto-Havelock line serve even in a larger way for people in my constituency on the corridor. On January 16, 400 to 500 people will be without any service back and forth to Toronto.

I have to tell you that, in talking to the constituents in my riding, relocation is absolutely not an option for those 400 to 500 people. They do not consider that an option whatsoever. They simply cannot afford to do any relocation back in towards Toronto. They are living in my area for economic reasons and many of them will lose their jobs. Seniors will not be able to take advantage. . . I do not want to go into my corridor constituents' problems because they will be making a presentation tomorrow.

Basically, I agree with what you are saying. I think you are distinguishing between the Toronto-Havelock line on the basis of semantics rather than substance, and that is what I am trying to address right now. Perhaps VIA calls the Toronto-Havelock line a pure commuter line, but I am saying that exactly the same substance of ideas and actuality exist for other people living along the corridor, and we cannot make a distinction on the basis of semantics.

Your recommendation or your proposal is that the government has a moral obligation to continue the line for a reasonable length of time. I would like to add that it is my impression the government also has a moral obligation to try to find other solutions.

I wanted to ask you a couple of questions based on an article in the *Peterborough Examiner*, dated October 5, in which you are quoted as saying that the minister assured you the local line would continue past the closing date if it appears that the province's GO-Transit will take over. Then you said that you were not allowed to release that assurance until after the minister had made his announcement. You said the minister had said that none of the other lines to get cut will operate past the closing date, but the minister had assured you that he would be whatever help he could.

Then this discussion goes into GO picking up the Toronto-Havelock line, and it is on the basis of that proposition that the minister assured you the line would be extended. You say "we have three months now to talk and then we will have another three months and then another three". This indicated to me that you did have a

## [Traduction]

que c'est tout à fait inacceptable. Je m'insurge contre le fait qu'on ne porte pas plus attention à des recommandations innovatrices et raisonnables.

Monsieur Domm, je ne veux pas m'opposer à ce que vous propose à ce Comité étant donné que, comme ma circonscription jouxte la votre, bons nombres de mes électeurs, comme vous le savez, utilisent aussi la liaison Toronto—Havelock. Par ailleurs, beaucoup d'autres empruntent la liaison qui passe par le corridor de sorte que les statistiques qui valent pour le tronçon Toronto—Havelock valent encore plus pour les voyageurs de ma circonscription qui utilisent le corridor. Le 16 janvier, on supprimera une liaison à destination de Toronto qui dessert de 400 à 500 personnes.

Je puis vous assurer que ces personnes ne peuvent pas songer à déménager pour se rapprocher de Toronto. C'est une solution qu'ils n'envisagent même pas. Ils ne peuvent tout simplement pas se permettre de vivre à Toronto. S'ils vivent dans ma circonscription, c'est pour des raisons économiques, et beaucoup d'entre eux perdront leur emploi. Les retraités seront également lésés. . . Je ne veux pas m'étendre trop longuement sur les difficultés de mes électeurs puisqu'ils feront eux-même valoir leurs vues devant le Comité demain.

J'approuve en gros ce que vous avez dit. Ce que je veux dire, c'est que vous semblez vouloir mettre à part la liaison Toronto—Havelock, que Via Rail considère comme une liaison de banlieue. Quoi qu'il en soit, ceux qui vivent le long du corridor se retrouvent dans la même situation, et on ne peut pas faire de distinctions en jouant sur les mots.

Vous soutenez que le gouvernement a l'obligation morale de maintenir la liaison pendant une période de temps raisonnable. J'ajouterai qu'à mon sens il incombe également au gouvernement de proposer des solutions de rechange.

J'aimerais vous poser quelques questions au sujet d'un article paru le 5 octobre dernier dans le *Peterborough Examiner*. D'après cet article, vous auriez dit que le ministre vous a assuré du maintien de la liaison locale après la date fixée pour sa suppression si celle-ci était assurée par le service GO—Transit de la province. Vous avez poursuivi en disant que vous ne pouviez pas divulguer ce renseignement avant que le ministre ne fasse son annonce. Le ministre aurait dit qu'aucune autre liaison ne serait maintenue après la date prévue pour sa suppression, mais qu'il ferait son possible pour vous venir en aide.

L'article aborde ensuite la question de l'exploitation de la liaison Toronto—Havelock par le service GO—Transit, condition fixée par le ministre pour maintenir la liaison. Vous avez dit: "Nous discuterons pendant trois mois, trois mois encore et puis trois mois de plus". J'en ai déduit que vous aviez discuté de la suppression possible de la liaison



[Text]

conversation with the minister prior to the announcement about whether or not your Toronto-Havelock line would be cut. It also indicated to me that the government was even dialoguing with the provincial government for a proposal for GO to take it over, and there is indication from other articles that the federal government might be entering joint venture types of talks between the federal government and GO.

• 1615

Did you indeed, as quoted in the newspaper, have a conversation with minister prior to the announcement in which he assured you that the Toronto-Havelock line would not be cut, that it would continue beyond January 15?

**Mr. Domm:** You want me to answer the final question that you put to me?

**Mrs. Stewart:** No. I want you to answer the first ones first.

**Mr. Domm:** You left off the part of the question that is important. The minister gave the assurance that he would continue the line for a reasonable length of time, providing the Ontario government and GO Transit expressed a desire and an interest in taking it over as a GO service.

The reason that seemed like a reasonable proposal to me was that we were dealing with commuters. The GO system has gone into Hamilton, and it had gone into Bradford at the time of the termination of VIA north from Toronto, so it seemed like a reasonable thing.

What we were trying to avoid is the severance of service on January 15. It might not be possible. You see, at that point in time, when the announcement was made, GO had already run a train up part way to Peterborough in order to try out the line. There was some interest. The regional chairman of Durham, who is a director of GO, whom I mentioned in my remarks, announced in *The Toronto Star*, in a front page headline story, that GO would take over the moment that we terminated the line.

**Mrs. Stewart:** Please answer the question.

**Mr. Domm:** I would like to answer your question, but your question had 3 or 4 premises in it. They have to be explained.

The minister advised me on the day of the announcement that there was a situation on the Peterborough line that needed some time in which to transfer possible commuters to another form of service. At that time, reading *The Toronto Star* and other papers, the *Peterborough Examiner* is another example, there were stories that GO was interested, through director's statements on GO and in a statement made by the provincial minister. This is in the *Peterborough Examiner*.

For six months we pleaded with them to talk to us, and they did not talk to us. I saw the opportunity there for discussions, and the Minister, Mr. Bouchard, very openly

[Translation]

Toronto—Havelock avec le ministre avant son annonce. J'en ai aussi déduit que le gouvernement fédéral discutait avec le gouvernement provincial de la possibilité que GO—Transit assure la liaison, et d'autres articles donnent à entendre que les deux gouvernements pourraient l'exploiter en commun.

Le ministre vous a-t-il bien assuré, comme le prétend le *Peterborough Examiner* que la liaison Toronto—Havelock serait maintenue après le 15 janvier prochain?

**M. Domm:** Voulez-vous que je réponde à votre dernière question?

**Mme Stewart:** Non. Je veux d'abord que vous répondiez à mes premières.

**M. Domm:** Vous avez omis de dire que le ministre m'a assuré du maintien de la liaison pendant une période raisonnable pourvu que le gouvernement de l'Ontario et GO—Transit expriment l'intention d'assurer la liaison.

J'ai estimé qu'il s'agissait d'une proposition raisonnable étant donné qu'il s'agit d'une liaison de banlieue. Le service GO dessert Hamilton, et il a pris en main la liaison vers le nord entre Toronto et Bradford qui a été supprimée par VIA.

Nous aurions voulu obtenir le maintien de la ligne après le 15 janvier, mais nous n'y réussîrions peut-être pas. Avant même que le ministre ne fasse son annonce, le service GO a fait un essai pour voir combien de gens souhaiteraient se rendre par train à Peterborough. L'essai a été concluant puisque le président régional de Durham, dont le *Toronto Star* rapportait les propos en première page, a affirmé que le service GO prendrait en main la liaison quand VIA Rail se retirerait.

**Mme Stewart:** Je vous prie de répondre à ma question.

**M. Domm:** J'aimerais bien le faire, mais elle comporte 3 ou 4 prémisses que je dois vous expliquer.

Le jour de l'annonce, le ministre m'a dit qu'on pourrait songer à maintenir pendant un certain temps la liaison de banlieue vers Peterborough jusqu'à ce qu'on trouve une solution de rechange. Le *Toronto Star* et d'autres journaux comme le *Peterborough Examiner* ont ensuite rapporté que des administrateurs du service GO et le ministre provincial songeaient à assurer la liaison.

Nous avons supplié pendant 6 mois que l'on discute de la question avec nous, mais sans succès. Le 5 octobre dernier, M. Bouchard, le lendemain de son annonce, a

[Texte]

and forthrightly on the 5th day of October, the day after the announcement, stood up in the House of Commons and said that he had instructed his officials to begin discussions with the provincial government.

As of this point in time, to get right to the meat of the problem, we all recognize—the passengers' association, and probably you—that in the interest of continuing service for commuters—and you say you have a lot of commuters—GO might be persuaded. It did not seem to be a very difficult challenge with directors of GO and the minister and everyone else supporting the concern over these commuters. That is all we were trying to do. But that negotiation is not coming forward.

**Mrs. Stewart:** —because the government has not taken on the obligation of trying to promote any dialogue with the province and GO.

**Mr. Domm:** I do not think that is a fair suggestion. Given the fact that we all have *Hansard* to look at, given the fact that the minister said that he has instructed his officials to begin discussions on the 5th day of October, the day after the announcement, given the fact that those letters went out from the minister—

**Mrs. Stewart:** Have you seen the letter?

**Mr. Domm:** Yes.

**Mrs. Stewart:** I would love to have a copy.

**Mr. Domm:** I have seen a return letter too.

**Mrs. Stewart:** Since the announcement, has a letter gone out from the minister to the province suggesting a joint venture, with GO taking over, or some such thing?

**Mr. Domm:** I have seen, and it has been confirmed to me, that discussions have begun. I have a letter, I have an offer—I read it into the record—from the director of GO, a deal, if we would participate with them in the management of this line.

• 1620

**Mrs. Stewart:** I would like a copy of a letter from the minister's office written to the Province of Ontario or GO that asks for a meeting in which the Government of Canada would sit down with the province or GO board directors to discuss a resolution to the problem that is going to occur in your riding and mine on January 16.

**Mr. Domm:** What I have seen is a response to the discussions that took place, a response coming from the provincial government, not from GO. The only correspondence I have had from GO is the letter from the director and the regional chairman of Durham. What we have from the minister is his assurance in the House that he and his colleagues have been instructed to begin discussions.

[Traduction]

informé très ouvertement la Chambre des communes qu'il avait demandé à ses fonctionnaires d'entamer des discussions avec leurs homologues provinciaux.

À partir de ce moment, nous avons compris, c'est à dire l'association de voyageurs, et probablement vous-mêmes, qu'on réussirait peut-être à persuader le service GO de maintenir la liaison dans l'intérêt des usagers de cette liaison de banlieue. J'ai cru que cela ne serait pas trop difficile à faire puisque tous les intervenants semblaient se préoccuper du sort des usagers. Voilà ce qu'il en est, mais il n'y a pas eu de négociations.

**Mme Stewart:** Parce que le gouvernement n'a pas pris l'initiative d'entamer des discussions avec la province et avec le service GO.

**M. Domm:** Je ne pense pas qu'on puisse vraiment dire cela. Il suffit de se reporter au *Hansard* pour voir que le ministre a bien dit le 5 octobre dernier, le lendemain de son annonce, qu'il avait demandé à ses fonctionnaires d'entamer des discussions avec leurs homologues provinciaux. En outre, le ministre a envoyé une lettre. . .

**Mme Stewart:** Avez-vous vu cette lettre?

**M. Domm:** Oui.

**Mme Stewart:** J'aimerais bien qu'on m'en fournisse un double.

**M. Domm:** J'ai aussi vu la lettre de réponse qui a été envoyée au ministre.

**Mme Stewart:** Depuis qu'il a fait son annonce, le ministre a-t-il proposé par écrit à son homologue provincial d'exploiter en commun la liaison ou de la confier à GO?

**M. Domm:** J'ai vu cette lettre et on m'a confirmé que des discussions avaient été entamées. J'ai lu pour le compte rendu une lettre dans lequel le directeur de GO offre d'exploiter la liaison en commun avec le gouvernement fédéral.

**Mme Stewart:** J'aimerais qu'on me donne copie de la lettre provenant du cabinet du ministre à l'intention de la province de l'Ontario ou des dirigeants de GO et qui demande une réunion entre les responsables fédéraux et les dirigeants provinciaux ou le conseil d'administration de GO pour discuter de la solution à ce problème, qui va se poser dans votre circonscription et dans la mienne le 16 janvier.

**M. Domm:** J'ai une réponse qui fait suite aux discussions qui se sont déroulées. Cette réponse provient du gouvernement provincial et non des dirigeants de GO. Tout ce que j'ai de la part de ces derniers, c'est une lettre de l'administrateur et président régional de Durham. Le ministre nous a donné l'assurance à la Chambre que lui-même et ses collègues avaient reçu le mandat d'entamer les discussions.



[Text]

**Mrs. Stewart:** But do you not think that is inadequate?

**Mr. Domm:** If he has begun discussions, he received an answer.

**The Chairman:** I understand what is going on here, but in effect the thrust of your brief is the moratorium so that different alternatives and options, and this option could be explored. Is that not the purport of your brief?

**Mr. Domm:** All we are doing is trying to accomplish the same thing, the continuation of the line, which I am sure you as a user of that line—or your constituents who use the line—would like to see. We are never going to have a continuation of the line if neither of the two principal levels of government will sit down and discuss it. It is a team effort. You cannot have one man sit down and no one else there.

**Mrs. Stewart:** But would you not agree there is a moral obligation on the part of this government to dialogue with the provincial government and be forthcoming with definite substantive evidence that this government has been fulfilling that moral obligation to dialogue?

**Mr. Domm:** I can guarantee you there has already been dialogue from this government with the provincial government—

**Mrs. Stewart:** Hard paper.

**Mr. Domm:** —and the provincial government has responded.

**Mr. Benjamin:** I appreciate your appearing, Mr. Pagnuelo, and—Mr. Domm, this might scare you a little—I agree with what you have said, because it has been said many times before in front of this committee by both witnesses and members of the committee for many, many years. The point you and your colleague make about the operational practices of VIA Rail, and prior to that CP and CN, are most valid—having been there a number of years myself. I sold my share of tickets and smashed my share of baggage.

But, Mr. Domm, I believe you have been in Parliament since 1979, and... well, let us go back to 1977, before you came here. We have had seven Ministers of Transport, all of whom promised a national rail passenger act, which would mean no minister of any government of any political stripe could tamper with those operations without public hearings and amendments to the law.

Could you explain to me why, even though there was a brief appearance for a few months in 1986 of a national rail passenger transportation act... It got put on the *Order Paper*. It got withdrawn. Without that legislative mandate, any minister of any government of any political stripe can do anything he wants with any route or schedule at any time, anywhere in the country.

I like what you are doing, because you are not known as a man who does not put his action where his mouth is. What do you think this committee could do? What are you doing? Have you met with the minister? Have you met in caucus? I do not want to know what went on in caucus. But have you made the point about a legislative

[Translation]

**Mme Stewart:** Trouvez-vous cela suffisant?

**M. Domm:** Si le ministre a entamé les discussions, il a déjà reçu des réponses.

**Le président:** Je comprends ce que vous visez. En fait, dans votre exposé, vous demandez un moratoire qui donnerait le temps voulu pour la recherche de solutions de rechange. C'est cela n'est-ce pas?

**M. Domm:** Toute notre action vise le même objectif, le maintien de la ligne, que tous les usagers de cette ligne, vous mêmes ou vos commettants, souhaitent. On ne pourra pas maintenir cette ligne si les deux principaux paliers de gouvernement ne discutent pas. Ce doit être un effort concerté. On ne peut pas discuter tout seul.

**Mme Stewart:** Reconnaissez-vous que le gouvernement fédéral a l'obligation morale de s'entretenir avec son homologue provincial et de prouver qu'il s'est effectivement acquitté de cette obligation morale?

**M. Domm:** Je peux vous assurer qu'il y a déjà un dialogue entamé entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. . .

**Mme Stewart:** Je voudrais quelque chose sur papier.

**M. Domm:** . . . et que le gouvernement provincial a répondu.

**M. Benjamin:** Merci d'être venu monsieur Pagnuelo. Monsieur Domm, ne vous affolez pas, mais je suis d'accord avec vous car ce que vous avez dit a déjà été répété à bien des reprises ici en Comité, tant par des témoins que des membres de ce Comité, et ce depuis bien des années. Ce que vous avez dit à propos des pratiques d'exploitation de VIA Rail, et avant cela c'était vrai pour le CN et le CP, est tout à fait juste puisque je connais la situation de près moi-même. J'ai vendu ma part de billets et défoncé ma part de valises.

Monsieur Domm, vous êtes député depuis 1979 et... remontons à 1977, avant votre arrivée. Depuis, il y a eu sept ministres des Transports, qui ont tous promis une loi nationale sur le transport de passagers par chemin de fer, qui interdirait à tout gouvernement, quel qu'il soit, de modifier l'exploitation ferroviaire sans les audiences publiques préalables à toute modification de la loi.

Pouvez-vous expliquer pourquoi, malgré une brève apparition pendant quelques mois, en 1986, d'une loi sur le transport national ferroviaire de passagers... Cette loi a été inscrite au *Feuilleton*. Elle en a été retirée. Sans mandat législatif, un ministre des Transports, de quelque parti qu'il soit, peut faire ce qu'il veut de n'importe quelle ligne ou horaire, n'importe où au Canada.

J'approuve les mesures que vous prenez. On sait que vous êtes un homme de parole. Que pourrait faire notre Comité? Que faites-vous? Avez-vous rencontré le ministre? L'avez-vous rencontré en caucus? Je ne veux pas savoir ce qu'il vous a dit en caucus, mais avez-vous réclamé un mandat législatif pour VIA Rail qui

[Texte]

mandate from VIA Rail that would prevent a Minister of Finance, not the Minister of Transport, from devastating what is happening in your constituency?

• 1625

**Mr. Domm:** There are two questions there: have I met with the minister, and have I made recommendations for the action that you are looking for? I have met with the minister. I have discussed what action might be available, and at the moment it seems that it requires regulations. I have not discussed with the minister any other process, other than his willingness or lack of it, whatever the case might be, to give special consideration to the line that I am directly involved in.

**Mr. Benjamin:** I am sorry, but there are 100 other locations in Canada asking for special dispensation. This committee cannot consider just one place, even though we may agree and sympathize with the problem you have, which is a bad one. Do you not at least understand that without an Order in Council or a legislative mandate, which prevents any department of the government from interfering with a rail passenger operation without public hearings and legislative amendment. . . Do you not think that is a priority, a necessity? We have been in this grief before, starting in 1981. This committee has been through this stuff three times before.

Where the hell is the Conservative caucus? Where the hell are you in getting that legislative mandate that every Minister of Transport has promised us since 1977?

**Mr. Domm:** Mr. Chairman, I think we are all aware of the fact that there will be such a commission studying transportation in Canada, and I would hope that out of that commission study will come some clear definition of legislative responsibility for Members of Parliament in future changes. We do not know what the commission is going to recommend, but I am sure you will do your part in presenting your case. I am sure we all have interests in presenting our cases there. We are not dealing with that now. I feel that is the purpose of the commission study the minister is calling for.

**Mr. Benjamin:** Surely after they have opened the barn door and let the horses out there is not a hell of a lot of use appointing a royal commission. How do you put all that stuff back in place? If a royal commission were to recommend an enlarged, etc., national rail passenger system and the thing has been half dismantled, surely that is counter to any kind of a democratic process.

**Mr. Domm:** I think we have to be optimistic about what might come out of the commission report. I do not think we can write it off before we see it.

**Mr. Benjamin:** Well, VIA Rail has been half written off before the commission has even met.

**The Chairman:** I do not have to defend Mr. Domm, Mr. Benjamin. I do not really want to interfere with you, but you asked the question and you got a pretty good

[Traduction]

empêcherait le ministre des Finances, pas le ministre des Transports, de causer les dégâts que l'on constate actuellement dans votre circonscription?

**M. Domm:** J'aimerais poser des questions ici: ai-je rencontré le ministre? Ai-je recommandé les mesures que vous préconisez? J'ai rencontré le ministre. Nous avons parlé des solutions possibles et, pour l'instant, il semble que des règlements s'imposent. Rien d'autre n'a été discuté avec le ministre sauf la possibilité ou l'impossibilité, cela n'est pas encore vérifié, de donner un statut spécial à cette ligne qui m'intéresse au plus haut point.

**M. Benjamin:** Excusez-moi, mais au Canada il y a 100 autres localités qui demandent un statut spécial. Le comité ne peut pas retenir un seul cas, même si nous reconnaissons ce problème épineux particulier et même si vous avez toute notre sympathie. Comprenez-vous qu'en l'absence d'un décret ou d'un mandat législatif, empêchant les ministères de s'immiscer dans l'exploitation du service ferroviaire de passagers, sans les audiences publiques ou sans les modifications de la loi. . . Ne voyez-vous pas cela comme une priorité, une nécessité? Cette impasse dure depuis 1981. Les membres du comité ont entendu la même chose trois fois auparavant.

Que fait le caucus conservateur? Où en êtes-vous avec ce mandat législatif promis par chaque ministre des Transports depuis 1977?

**M. Domm:** Monsieur le président, nous savons tous qu'il y aura une commission qui étudiera le transport au Canada et j'espère qu'elle annoncera clairement que les députés doivent exercer une responsabilité législative à l'égard de toutes les modifications futures. Nous ne savons pas qu'elles seront les recommandations de la commission, mais je suis sûr que vous serez là pour présenter votre cause. Je suis sûr que nous verrons l'intérêt de présenter nos causes devant elle. Il ne s'agit pas de cela ici. Je pense que c'est pour cela que le ministre a demandé qu'une étude soit faite.

**M. Benjamin:** Assurément, après avoir tout bouleversé, il ne sert pas à grand chose de former une commission royale. Quelle logique voyez-vous à cela? Si une commission royale recommandait que l'on donne de l'ampleur au réseau national de chemins de fer passagers, une fois que ce réseau est à moitié démantelé, le processus démocratique serait certainement bafoué.

**M. Domm:** Je pense qu'il faut voir les résultats du rapport de la commission avec optimisme. Il ne sert à rien de l'écrire par avance.

**M. Benjamin:** VIA Rail est à moitié rayé de la carte avant même que la commission ne se réunisse.

**Le président:** Monsieur Benjamin, il ne m'appartient pas de défendre M. Domm. Je ne veux pas intervenir mais vous avez eu réponse à votre question. Même si vous



[Text]

answer. You may not agree with it, but let us not argue about it. Let us go on.

**Mr. Benjamin:** Fair enough. I am sorry. I am trying to get Mr. Domm to be a stronger ally, because I agree with every bloody thing he said in his submission.

**The Chairman:** He took the time to prepare a brief, and that helps.

**Mr. Benjamin:** That is right, and I appreciate it.

Mr. Domm, when the government was requested—and I hope this committee will unanimously request a moratorium—a few weeks ago not to carry out cuts until such a discussion has occurred, did you make representations to the government, to the minister, and in your own caucus to support a moratorium on these cuts until such time as the royal commission has reported?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, we know that we do not discuss what has happened in caucus.

**Mr. Benjamin:** I did not ask him to tell me, I just asked if he raised it.

**The Chairman:** Well, that is the same thing. He is cooked like a goose, or a gander.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sure Mr. Domm does not need you to answer for him.

**The Chairman:** No, he does not. But the question is improper.

**Mr. Benjamin:** No, it is not. Did he raise it with the government? Did he raise it in caucus? I did not ask him what happened there.

**The Chairman:** Oh, good gracious! Anyway, Mr. Domm can—

**Mr. Benjamin:** I just wanted to know from Mr. Domm where the hell he was when we needed him.

**The Chairman:** What did you do in your caucus? Listen, we are here to analyse his brief, and what you did in your caucus, what Mr. Domm did in his caucus, what I did in my caucus—

**Mr. Benjamin:** I did not ask him that.

**The Chairman:** Yes, you in fact did—

**Mr. Benjamin:** No, I did not. I only asked him if he raised it. That is all.

• 1630

**The Chairman:** Mr. Benjamin, do not say that.

**Mr. Benjamin:** All right, I will withdraw the question.

Mr. Domm, when the estimates are before the House—the supplementary estimates later this year and the main estimates next spring—will you be prepared to move amendments or to support amendments to the estimates regarding the actions of the government on VIA Rail?

[Translation]

n'êtes pas d'accord, l'heure n'est pas au débat. Poursuivons.

**M. Benjamin:** Je veux bien. Excusez-moi. Je voudrais faire de M. Domm un allié plus sûr parce que je suis tout à fait d'accord avec ce qu'il a dit.

**Le président:** Il s'est donné le mal de préparer un mémoire qui est utile.

**M. Benjamin:** C'est juste. Je l'en remercie.

Monsieur Domm, j'espère que les membres du comité demanderont unanimement un moratoire. Quand il y a quelques semaines on a demandé au gouvernement de retarder l'abandon des services jusqu'à ce qu'on en ait discuté, avez-vous fait pression auprès du ministre ou dans votre propre caucus pour appuyer l'idée d'un moratoire jusqu'à ce que nous recevions le rapport de la commission royale?

**Le président:** Monsieur Benjamin, nous savons tous qu'il est impossible de révéler ce qui se dit en caucus.

**M. Benjamin:** Je ne lui ai pas demandé de me révéler quoi que soit, tout simplement s'il en avait parlé.

**Le président:** C'est la même chose. Vous le coincez de toute façon.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis sûr que M. Domm peut répondre lui-même.

**Le président:** Certainement. Votre question est déplacée, toutefois.

**M. Benjamin:** Pas du tout. En a-t-il parlé au gouvernement? En a-t-il parlé en caucus? Je ne lui ai pas demandé de me révéler quoi que ce soit.

**Le président:** De grâce! De toute façon, M. Domm peut. . .

**M. Benjamin:** Je voudrais que M. Domm nous dise où il était quand on avait besoin de lui.

**Le président:** Qu'avez-vous fait dans votre propre caucus? Nous sommes réunis ici au sujet de son mémoire et ce que chacun d'entre nous, monsieur Domm, vous-même et moi-même faisons dans nos caucus respectifs. . .

**M. Benjamin:** Ce n'est pas ce que je lui ai demandé.

**Le président:** Oui, vous avez. . .

**M. Benjamin:** Je n'en ai rien fait. Je lui ai demandé s'il en avait parlé tout simplement.

**Le président:** Monsieur Benjamin, ne dites pas cela.

**M. Benjamin:** Très bien, je retire la question.

Monsieur Domm, lorsque le budget sera déposé à la Chambre—le budget supplémentaire à la fin de l'année et le budget principal au printemps prochain—présenterez-vous des amendements, ou appuierez-vous des amendements au budget concernant les mesures gouvernementales relatives à Via Rail?

[Texte]

**Mr. Domm:** I generally have the philosophy about politics, expense and revenue that we somehow or other have to work towards a balanced budget. I do not think this government can continue to spend \$650 million a year in annual losses to maintain a rail line across Canada and through the various regions of the country indefinitely. I am pleased; at least the recommendation is there and it is in place to give us a trans-Canada rail system.

I just hope that enough people will use it so we can afford to continually upgrade it, to increase the speeds, and to do the kinds of things we have to do on a smaller scale. You just cannot continue to print money to do everything we would all love to do. I am not here today to ask this committee to retain this line forever as a commuter line.

I have made it very clear: I am here asking for a six-month extension on the line in order that the commuters on that line can relocate to their jobs. As much as I support these VIA Rail lines, no figures will produce for me profits other than perhaps a more economical system of goal as far as commuters are concerned. If it is outside the mandate of the provincial government to supply that goal, it should not be outside our mandate to be more considerate of the people who are going to have to relocate.

**Mr. Benjamin:** Mr. Domm, you made the remark about the \$640 million payments for VIA Rail. Do you feel the same kind of criteria that are being applied to VIA Rail should apply to, let us say, the \$700 million deficit on airports, the \$2 billion to \$5 billion deficit on the operations of highways in this country, or the deficits on ports and the St. Lawrence Seaway? Do you think the same criteria should apply to them as to VIA Rail under what the governments announcements are?

**Mr. Domm:** I think to phase out the huge deficits on airports—to mention just one of the examples you gave—looking at the private sector—as we are doing—to run airports might not be a bad idea.

**Mr. Benjamin:** Yes, the private sector would not touch it with a ten-foot pole.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur Domm, nous vous remercions d'avoir fait vos remarques devant ce Comité. Ces remarques sont importantes. J'ai trois questions à vous poser.

Tout d'abord, relativement à votre demande, vous avez déclaré qu'étant donné que le circuit Toronto-Havelock était considéré par tout le monde comme un *commuter lines*, il devait être traité différemment des autres circuits qui sont coupés ou abandonnés par VIA Rail.

Voici la difficulté qu'éprouvent les membres de ce Comité, monsieur Domm. Comme l'a dit M. Benjamin partiellement, tous les groupes qui sont venus témoigner devant ce Comité ont invoqué la particularité de leur ligne. Les gens de Nouvelle-Écosse nous ont expliqué que

[Traduction]

**M. Domm:** Par principe politique général, j'estime que le gouvernement doit équilibrer son budget. Je ne pense pas que l'on puisse continuer à essuyer un déficit annuel de 650 millions de dollars pour préserver indéfiniment une ligne ferroviaire transcontinentale et desservant les diverses régions. Je suis satisfait; au moins la recommandation est là et existe, pour que nous ayons un réseau ferroviaire trans-Canada.

J'espère seulement que suffisamment de gens voudront l'utiliser afin que nous ayons les moyens de continuer à l'améliorer, d'accroître la vitesse des trains et faire tout ce qui est nécessaire sur une plus petite échelle. On ne peut pas continuer à faire marcher la planche à billets et donner satisfaction à tout le monde. Je ne suis pas venu demander à ce Comité de conserver à jamais ce service en tant que ligne de banlieu.

Je l'ai dit très clairement: je suis venu demander une prolongation de délai de six mois afin que les banlieusards qui empruntent cette ligne puissent trouver un autre moyen de transport. J'ai beau souhaiter le maintien de ces lignes de Via Rail, mais aucun des chiffres que j'ai vu ne permet de dégager un profit, à part peut-être un moyen de transport de substitution pour ces banlieusards. Si le gouvernement provincial n'est pas en mesure de remplir l'objectif, il nous appartient de faire preuve d'un peu plus de considération à l'égard des passagers qui devront trouver un autre moyen de transport.

**M. Benjamin:** Monsieur Domm, vous avez parlé des 640 millions de dollars de subventions accordées à Via Rail. Pensez-vous qu'il faudrait appliquer les mêmes critères à Via Rail que, mettons, aux 700 millions de dollars de déficit des aéroports, aux 2 à 5 milliards de déficit enregistrés par le réseau routier du pays, aux déficits des ports et de la Voie maritime du Saint-Laurent? Pensez-vous qu'il faille leur appliquer les mêmes critères que ceux que le gouvernement a annoncé pour Via Rail?

**M. Domm:** Je pense que pour éponger l'énorme déficit des aéroports—pour ne reprendre qu'un des exemples que vous avez cités—ce ne serait pas une mauvaise idée que d'en confier la gestion au secteur privé.

**M. Benjamin:** Oui, mais le secteur privé ne voudra pas y toucher, même avec une perche de 10 pi..

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Thank you, Mr. Domm, for your comments before this committee. They were important comments. I have three questions for you.

First of all, regarding your request, you have said that since the Toronto Havelock line is being viewed by all as a commuter line, it should be treated differently from other lines which are being cut or closed by Via Rail.

The difficulty we are faced with, as members of the committee, is that all groups who appeared before our committee have argued the uniqueness of their line, as Mr. Benjamin said. The witnesses from Nova Scotia explained that their line is a unique one, different from



[Text]

leur ligne était une ligne particulière, très différente des lignes du reste du Canada. Les gens de Gaspé—Matapédia nous ont dit la même chose. Les gens de la Colombie-Britannique, sur l'île de Victoria, nous ont dit également que leur situation était particulière. Les gens qui utilisent le corridor Montréal—Trois-Rivières—Québec, où le nombre de trains passe de 21 à 0 par semaine, nous ont également dit que leur situation était particulière.

• 1635

Tous ces témoins nous ont également demandé de décréter un moratoire d'un an dans certains cas et de six mois dans d'autres cas. En tant que député, monsieur Domm, seriez-vous d'accord pour qu'un moratoire soit en vigueur tant et aussi longtemps que la Commission royale d'enquête ne se sera pas prononcée, non seulement sur votre ligne, mais sur l'ensemble du réseau de VIA Rail?

**Mr. Domm:** I am not disputing anything that you have said about the uniqueness of various lines across Canada. I am not going to be able to sit here and judge the uniqueness or judge whether there is a responsibility federally for that uniqueness that the federal government might or might not have created. I just think there is no other line—and I have been at this for some years now—at which the regulations were changed to accommodate the commuters.

When it was first cancelled in 1982 by a previous administration, it was looked at then and found to be commuter for the most part; that is, 50 passenger. That is what used to be on the line in 1982, less than a full car. We looked at it then in opposition and decided there was a moral obligation to keep the line there until the people found residence elsewhere, and there was a longer period even then for those people to relocate than we are giving them now when we, as the present administration, cancel the line.

So I am not criticizing the timeframe before. The timeframe this time is much shorter and it hits on January 15, and given the fact that these people find that a most awkward time to move families and that the time of the year seasonally is bad enough, and that they are moving into a higher-priced market... It takes more financial management personally to move into the Toronto market.

I am asking for no more and no less than was given to them last time it was cancelled. They had at that time between six and nine months. We have given them a few weeks. If there were bus service, I could tell them to get on the bus or I could tell them to get on the train if there were an alternate train. You have to appreciate the uniqueness of the line from that standpoint of commuters. It picks up people in villages and hamlets from which there is no through highway to Toronto.

[Translation]

all other Canadian lines. People from Gaspé—Matapédia said the same thing. People from British Columbia, Victoria Island also said that their situation is unique. People who are using the Montréal—Three Rivers—Québec line, where the number of trains is going down from 21 to 0 a week, also stated that their line is unique.

All those witnesses have also requested a one-year moratorium in some cases and a six-months reprieve in other cases. As a member of Parliament, Mr. Domm, would you be in favour of a moratorium that would last until the Royal Commission of Enquiry brings down its report, not only for your line but all VIA Rail lines?

**M. Domm:** Je ne conteste rien de ce que vous avez dit concernant le caractère particulier des diverses lignes canadiennes. Je ne suis pas en mesure de juger de ce caractère particulier, ni de déterminer s'il en résulte une responsabilité pour le gouvernement fédéral. Je pense simplement qu'il n'y a aucune autre ligne—et cela fait quelques années que je m'occupe de cela—où l'on a changé la réglementation pour répondre aux besoins des banlieusards.

Lorsque la première décision avait été prise de la fermer par le gouvernement précédent, en 1982, une étude a été faite et l'on a constaté que les passagers sont surtout des banlieusards, soit 50 passagers réguliers. C'était le nombre des passagers transportés sur la ligne en 1982, qui ne remplissaient même pas un wagon. Nous avons examiné la situation, lorsque nous étions dans l'opposition, et décidé qu'il y avait une obligation morale à conserver la ligne jusqu'à ce que les usagers puissent s'établir ailleurs, et nous avons recommandé un sursis plus long que celui accordé aujourd'hui par le gouvernement actuel.

Je ne critique donc pas le délai qui avait été prévu précédemment. Celui imposé aujourd'hui est beaucoup plus court, la fermeture devant intervenir le 15 janvier, et vu que c'est une époque très difficile pour déménager, que c'est la mauvaise saison de l'année et que ces gens vont devoir s'installer dans une région où le logement coûte plus cher... C'est une grosse décision financière que d'aller s'établir à Toronto.

Je ne demande rien de plus, mais rien de moins, que ce que l'on avait accordé la dernière fois que la ligne devait être fermée. On leur avait accordé un délai de grâce, à l'époque, de six à neuf mois. On ne leur donne maintenant que quelques semaines. S'il y avait une ligne d'autobus, je pourrais leur dire de prendre l'autobus ou de prendre un autre train, s'il en existait un. Il faut bien voir que cette ligne est le seul moyen de transport pour ces usagers. Le train ramasse les gens dans les villages et les hameaux qui ne sont desservis par aucune route directe les reliant à Toronto.

[Texte]

**M. Pronovost:** Monsieur Domm, vous dites que, pour les gens qui voyagent sur ce circuit de Toronto-Havelock, il n'y a qu'un court délai de quelques semaines. N'admettez-vous pas que, pour les gens des autres circuits, ce délai est tout aussi court dans le temps et que cela pourrait éventuellement causer des complications? Si c'est trop court pour les gens de Toronto-Havelock, n'est-ce pas également trop court dans le reste du pays, là où les lignes vont être coupées?

**Mr. Domm:** If your studies indicate that these other lines have a 95% commuter rate, and they go to work every morning and come home every night, and the average person buys five return tickets a week, you have a major problem there, too, and I would recognize it as needing more time. If you have found out that these other areas you are referring to had a very high percentage of inter-city travel for which there was a highway or for which there was a bus they could get on, then I would consider their situation not as grave as the one we are dealing with here today. So I still maintain that I cannot judge those other situations, but I would recognize them as equally important if they were riding the train five days a week.

**M. Pronovost:** Dans vos remarques, monsieur Domm, vous avez fait état du chiffre officiel de VIA Rail: 59,000 passagers en 1988. Vous prétendez que ce chiffre est beaucoup plus élevé en réalité, cela pour les raisons que vous avez invoquées.

Je vais vous citer une phrase de vos remarques avant de vous poser ma question:

However, as VIA officials do admit, this data has been passed on to Montreal for tabulation where oftentimes some can be missed in the shuffle, thus throwing off the totals.

• 1640

Monsieur Domm, premièrement, je voudrais savoir qui, chez VIA Rail, affirme que des calculs aussi importants peuvent être oubliés sur une ligne donnée. Deuxièmement, ne pensez-vous pas que si on oublie de compter certains passagers sur la ligne Toronto—Havelock, on le fait également sur d'autres lignes au Canada?

**Mr. Domm:** There is no other line operated by VIA Rail in Canada that sells monthly passes. Now, on the on-board passes. . . There are two different passes.

**Mr. Pronovost:** But you are talking about recording of on-board sales.

**Mr. Domm:** All right, that is the other side.

**Mr. Pronovost:** That is why you are talking about this shuffle.

**Mr. Domm:** Well, that is possible. The information we have received back from VIA Rail is that there is a 6,000 to 7,000 pick-up there on on-board sales. They have since gone back into the records. These are not department

[Traduction]

**Mr. Pronovost:** Mr. Domm, you're saying that for the people who use the Toronto-Havelock line the deadline is only a few weeks away. But it is no different from other lines and those people will also face hardship. If the time frame is too short for the Toronto-Havalock people, wouldn't you agree it is also too short for all those people anywhere in the country whose railway line is being cut?

**Mr. Domm:** Si vos études indiquent que ces autres lignes sont empruntées à 95 p. 100 par des banlieusards, qui vont travailler chaque matin et rentrent chaque soir par ce train, et que le passager moyen achète cinq allers-retours par semaine, c'est vrai, là-aussi il y a un problème et là-aussi il faut donner un plus long sursis. Si, en revanche, sur ces autres lignes que vous mentionnez un fort pourcentage de passagers voyage entre deux villes qui sont reliées par une route ou desservies par un autobus, alors je dirais que leur situation n'est pas aussi grave que celle dont je parle. Et je répète que je ne suis pas en mesure de juger de ces autres situations, mais je les reconnaitrais comme tout aussi importantes si les passagers y empruntent le train cinq jours par semaine.

**Mr. Pronovost:** Mr. Domm, in your statement you mention the official figure of VIA Rail passengers: 50,000 in 1988. You state that this figure is really much higher, for the reasons you have given.

I would like to quote a sentence of your statement and ask you a question:

Cependant, les fonctionnaires de VIA Rail reconnaissent que ces données ont été envoyées à Montréal pour traitement, que parfois certaines se perdent dans la bousculade, si bien que les totaux peuvent être erronés.

Mr. Domm, first of all I would like to know who, at VIA Rail, says that such important data can be lost with regard to a given line. Secondly, don't you think that if they leave out some passengers on the Toronto-Havelock line, the same can happen on other Canadian lines?

**M. Domm:** Il n'y a pas d'autres lignes exploitées par Via Rail au Canada qui vendent des cartes mensuelles. Celles-ci sont de deux sortes différentes.

**M. Pronovost:** Mais vous parlez de la comptabilisation des billets achetés à bord.

**M. Domm:** Très bien, cela est l'autre type.

**M. Pronovost:** C'est pourquoi vous parlez de la confusion qui existe.

**M. Domm:** Eh bien, c'est possible. Selon les renseignements que nous avons de Via Rail, il y a de 6,000 à 7,000 places achetées à bord. Depuis, ces données ont été ajoutées aux totaux. L'erreur ne vient pas du



[Text]

errors; these are not ministerial errors that have occurred. These are Crown corporation errors in reporting that have occurred, and for that reason I have asked this committee to take those into consideration.

**The Chairman:** The question from Mr. Pronovost is pretty simple. You found that there were some mistakes in the reporting of on-board sales in your area; his question was if it is possible that could have happened in other areas too so the figures this committee has had may not be as accurate as we were led to believe.

**Mr. Domm:** To answer the question directly, anything is possible.

**The Chairman:** Well, agreed.

**Mr. Domm:** But to answer it in a more general fashion, we were suspicious when they showed 59,000 when there were no seats on the train, and those cars seat—correct me if I am wrong—in the neighbourhood of 75 people each.

**Mr. Pagnuelo:** It depends on the seating capacity. Some cars seat up to 76; some seat up to 56. You never have any consistency. But our own experience from riding the train every day was a minimum of 150 passengers each way in 1988, and that was before we saw the 1988 Voyageur bus strike, which lasted for seven weeks. The standing situation then was so bad that you could not have pried another person onto one of those cars with a shoehorn if you had tried.

**Mr. Pronovost:** For the record, our committee has to go forward with that question,

pour vérifier si ce genre de situation n'est pas en train de fausser complètement les données sur d'autres circuits. Je pense en particulier à la région de Montréal où il y a beaucoup de voyageurs sur les grandes lignes. Nous avons absolument besoin d'avoir ce genre d'information.

Je vous remercie beaucoup, monsieur Domm, pour vos réponses à ces questions.

**Mr. Fontana (London East):** Let me just pick up where Mr. Pronovost left off, because he has raised some very important issues, as has Mr. Domm.

Mr. Domm, I too, like Mr. Benjamin, having read your proposal, am very supportive of what you have said, but the more you speak it must be getting uncomfortable trying to sit on this picket fence you are trying to sit on, because you have made some startling revelations.

On page 6 you said—and they are pretty strong statements—that there is a moral obligation on the part of this government essentially to do a number of things before January 15. Secondly, you have indicated, subsequent to Mr. Pronovost's question, that you do not believe the facts and figures VIA is using are indeed the true figures, or they do not reflect the reality of what is happening on those trains.

[Translation]

ministère, c'est une erreur comptable de Via Rail et c'est pourquoi j'ai demandé au Comité d'en tenir compte.

**Le président:** La question de M. Pronovost est très simple. Vous avez constaté des erreurs dans la comptabilisation des billets vendus à bord dans votre région; la question est de savoir si les mêmes erreurs n'ont pas pu se produire ailleurs, si bien que les chiffres dont dispose le Comité ne seraient pas aussi fiables qu'on nous l'a donné à croire.

**M. Domm:** Pour répondre à la question directement, tout est possible.

**Le président:** Eh bien, d'accord.

**M. Domm:** Mais pour donner une réponse plus générale, nous avons commencé à avoir des soupçons lorsqu'ils ont donné le chiffre de 59,000 passagers, alors qu'il n'y avait plus de place dans le train et que ces wagons peuvent recevoir—reprenez-moi si je me trompe—près de 75 passagers chacun.

**M. Pagnuelo:** Tout dépend de la capacité des wagons. Certains wagons ont 76 places, d'autres 56 seulement. C'est variable. Mais notre expérience, en tant que passagers quotidiens, nous indiquait un minimum de 150 passagers dans chaque sens en 1988, et cela avant la grève de 1988 des autobus Voyageur, qui a duré sept semaines. Il y avait tellement de passagers debout que l'on n'aurait pas pu en faire entrer un de plus, même de force.

**M. Pronovost:** Je pense que notre Comité va devoir regarder cela de plus près,

in order to check if this situation does not exist also on other lines. I am thinking in particular about the Montreal area where there are many passengers on the big lines. We absolutely need that kind of data.

Thank you very much, Mr. Domm, for your answers to those questions.

**M. Fontana (London Est):** Je vais reprendre là où M. Pronovost s'est arrêté, car il a soulevé quelques questions très importantes, de même que M. Domm.

Monsieur Domm, moi aussi, comme M. Benjamin, j'ai lu votre proposition, je souscris tout à fait à ce que vous avez dit, mais plus vous parlez et plus je trouve qu'il doit être inconfortable d'être assis entre deux chaises comme vous essayez de le faire, car vous nous avez fait quelques révélations surprenantes.

À la page 6, vous dites—en termes bien sentis—qu'il y a une obligation morale de la part du gouvernement de faire un certain nombre de choses avant le 15 janvier. Deuxièmement, vous avez indiqué en réponse à la question de M. Pronovost que vous ne croyez pas que les chiffres utilisés par Via soient exacts, ou qu'ils ne reflètent pas la réalité de la fréquentation de ces trains.

## [Texte]

That is a pretty startling revelation, because I too take issue with some of the figures VIA has used in my part of the country, which is southwestern Ontario, and I could make a very good case. There too we have no seats left for people getting from London, Kitchener, Sarnia, and Windsor to Toronto. This has become an ongoing concern of this committee. We have had Mr. Lawless in here; we have had the minister in here; we have had the VIA officials. Not only does there seem to be one set of books with respect to passengers or travellers, but there also seems to be another set of books with respect to what it is really costing in terms of subsidies.

So are you in a sense asking this committee essentially to do what Mr. Pronovost just suggested, and that is to call back in the VIA officials so we can get to the bottom of the figures with respect to ridership, not only on the Toronto-Havelock line but on other lines, because there seems to be a suspicion that those facts and figures are not right.

• 1645

**Mr. Domm:** There are two parts to that question: first, are the facts and figures dealing with the passengers who used the line and the quantity of them; secondly, is the revenue and shortfall in recovery from the sales and expenses.

I can find no evidence where they have not shown the dollar credit. I do not think we are going to improve on the matter of the flash pass. That is the one where you buy a month. All you are going to do is pick up more passengers, but VIA has the revenue. They might only show that as one trip. They will not know how many times the passenger got on.

I have never spent any time in my presentation... maybe my associate here with me, the banker, has spent more time on the revenue balance sheet than I have—I am concerned about the usage. We know the figures are wrong, and VIA has admitted they are wrong, and that is the part of the presentation I have dealt with.

**Mr. Fontana:** Mr. Domm, what if I was to tell you that maybe the ridership figures do not mean a darn to Mr. Lawless, VIA and to your own minister? I will tell you why. We had them here. We talked to them about... I think Mr. Pagnuelo said it very well when he said you are killing the patient to cure the disease. You sever the good parts of VIA... one of them happens to be the Toronto—Havelock, another is the well-utilized parts in Quebec, another is the southwestern Ontario corridor, and another one is putting the Canadian through an area which services 10,000 people as opposed to 400,000.

You have the same concerns we do with respect to how the minister and VIA rationalize having a network which will serve far fewer people, all in the name of a so-called sustainable and affordable system. How can you gut the good parts of the system and believe that after four or five

## [Traduction]

C'est une révélation très surprenante, car moi aussi je conteste certains des chiffres que Via a utilisés dans ma région, soit le sud-ouest de l'Ontario, et je pourrais faire valoir d'excellents arguments. Chez nous non plus il ne reste pas de places assises pour les gens sur les lignes qui relient London, Kitchener, Sarnia et Windsor à Toronto. C'est vraiment devenu un sujet de préoccupation pour le Comité. Nous avons reçu M. Lawless ici, le ministre, les responsables de Via. Non seulement semble-t-il exister des données erronées concernant le nombre de passagers des trains, mais il semble en être de même pour ce qui est du coût véritable des subventions.

Vous demandez donc au Comité, essentiellement, de faire ce que M. Pronovost a suggéré, à savoir faire revenir les responsables de Via afin que nous puissions déterminer les chiffres réels de passagers, non seulement sur la ligne Toronto-Havelock mais sur d'autres également, car il semble y avoir des raisons de croire que ces chiffres soient erronés.

**M. Domm:** Votre question comporte deux parties: premièrement, les chiffres concernant le nombre de passagers empruntant la ligne; deuxièmement, les recettes et le déficit d'exploitation.

Je n'ai vu aucun cas où les recettes soient mal comptabilisées. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir amélioration pour ce qui est des laisser-passer mensuels. Les recettes correspondantes sont toujours comptabilisées, mais le nombre de trajets auxquels ils donnent lieu ne l'est pas forcément, il peut n'apparaître que comme un seul trajet. VIA ne sait pas combien de fois le passager se sert de sa carte.

Je n'ai guère consacré de temps dans ma présentation... peut-être mon associé, le banquier, a-t-il passé davantage de temps à examiner le bilan de VIA que moi—ce qui m'intéresse c'est la fréquentation. Je sais que les chiffres sont erronés et VIA l'a reconnu et c'est la partie de la présentation dont je me suis occupé.

**M. Fontana:** Monsieur Domm, et si je vous disais que les chiffres de fréquentation laissent totalement froids M. Lawless, VIA et votre ministre? Je vais vous dire pourquoi. Nous les avons entendus ici. Je leur ai parlé... M. Pagnuelo a bien cerné la situation lorsqu'il a dit qu'ils tuaient le malade pour guérir la maladie. On ampute les meilleures tronçons du réseau de VIA... l'un d'eux se trouvait être la ligne Toronto-Havelock, un autre les lignes très fréquentées du Québec, un autre le corridor du sud-ouest ontarien; une autre erreur consiste à faire passer le «Canadien» dans une région qui dessert 10,000 passagers, par opposition à 400,000.

Vous nourrissez les mêmes préoccupations que nous concernant la manière dont le ministre et VIA rationalisent un réseau qui desservira une population beaucoup plus réduite, le tout dans l'intention proclamée de constituer un système durable et de prix raisonnable.



[Text]

years that you are going to have a sustainable and affordable system? You are asking essentially the same question.

Mr. Pagnuelo, based on your review of all the statistics VIA has submitted to you—and I know you have asked on a number of occasions for certain information and have not received it—having been given all the documentation on ridership, cost recovery figures and the revenue figures, do you believe that what you have now. . . you are in a position to work them out, to see whether or not they are factual or still erroneous.

Mr. Pagnuelo: I can definitely say the ridership is wrong. It is grossly, grossly understated. I will stake my life on that one.

In terms of revenue, I cannot say. If they missed the ridership numbers—the on-board sales and the monthly passes in terms of ridership—all I can do is pose the question as to whether or not the revenue dollars have all been accounted for. Did they end up in someone else's cost centre? I do not know. The only way to find that out is an audit.

I think we need to be fair if we are going to talk about cost recovery ratios. Let us look at it on a direct operating cost basis, not the fully allocated subsidy basis which Transport Canada elected to use when it put out its information booklet. If you want to look at per passenger subsidies, which is a big issue, about \$100 per passenger, that is not the case on our line. That number will come down significantly if ridership numbers are wrong. In other words, if you have miscalculated the number of riders, you have obviously miscalculated the per passenger subsidy.

Mr. Fontana: Assuming Mr. Domm is not successful or this committee is not successful in reinstating that line—and I understand Mr. Lawless, the last time he was here, indicated the GO people were not at all interested in the line, and after all it is VIA that has to negotiate, not the government—what what will happen to the people in your area? Mr. Domm thinks we have to allow people six months in which to relocate and that the message is that if the service goes, they had better be prepared to move to Toronto if that is where their jobs are.

• 1650

Mr. Pagnuelo: Some people will relocate, but that is not a viable option for most, and I am one of them. One of the reasons I moved from Montreal in 1982 to Little Britain, which is where I now live, was affordable housing. I could not afford to live in or near Toronto, and many other people who take the train are in the same situation. There are some who are more fortunate and could afford to move closer, but not many.

So people are going to be faced with the situation of either having to reassess their job situation in Toronto and

[Translation]

Comment peut-on amputer le réseau de ses meilleures parties et croire qu'après 4 ou 5 ans on aura un système viable et de coût modéré? Vous posez essentiellement la même question.

Monsieur Pagnuelo, en partant des statistiques que VIA vous a remises, et je sais que vous avez demandé à plusieurs reprises certaines données et que vous ne les avez pas obtenues—compte tenu de tous les chiffres de fréquentation, de recettes et d'exploitation, pensez-vous être en mesure, maintenant, de déterminer la fiabilité de ces chiffres, s'ils correspondent à la réalité ou sont erronés?

M. Pagnuelo: Je peux affirmer que les chiffres de fréquentation sont erronés. Ils sont très grossièrement sous-évalués. J'en mets ma tête à couper.

Pour ce qui est des recettes, je ne sais pas. S'ils se sont trompés sur les chiffres de fréquentation—les ventes de billets à bord et les laisser-passer mensuels—tout ce que je peux faire c'est demander si toutes les recettes ont bien été comptabilisées. N'ont-elles pas abouti dans la comptabilité de quelque autre centre? Je ne sais pas. La seule façon de le déterminer serait une vérification en règle des comptes.

Si l'on veut parler de coefficients de rentabilité, il faut être juste. Prenons les frais d'exploitation directs, et non pas la formule des subventions que Transport Canada a choisi d'utiliser dans son bulletin d'information. Si vous regardez la subvention par passager que l'on brandit partout, et qui est de 100\$ par passager, ce chiffre ne correspond certainement pas à la réalité sur notre ligne. Il diminuera sensiblement si on se trompe sur le nombre de passagers. En d'autres termes, si l'on a mal calculé le nombre de passagers, on a forcément un chiffre erroné en ce qui concerne la subvention par passager.

M. Fontana: À supposer que M. Domm ne parvienne pas à ses fins, ou que notre Comité ne parvienne pas à rétablir cette ligne—et si j'ai bien compris ce qu'a dit M. Lawless la dernière fois, la compagnie n'est pas du tout intéressée par cette ligne et, après tout, c'est VIA qui doit négocier, et non le gouvernement—que va-t-il advenir aux habitants de votre région? M. Domm pense qu'il faut donner aux gens six mois pour déménager et leur faire comprendre que, le service étant supprimé, ils ont intérêt à aller s'installer à Toronto si c'est là qu'ils travaillent.

M. Pagnuelo: Certains déménageront, mais ce n'est pas une solution viable pour la plupart, et j'en fais partie. L'une des raisons pour lesquelles j'ai quitté Montréal en 1982 pour m'établir à Little Britain, où j'habite maintenant, était le prix du logement. Je n'ai pas les moyens d'habiter à ou à proximité de Toronto, et beaucoup de gens qui prennent ce train sont dans la même situation. Certains sont plus aisés et pourraient se permettre d'habiter plus près, mais ce n'est pas le cas de beaucoup.

Les gens vont donc être obligés soit de renoncer à leur emploi à Toronto, soit de trouver quelque chose du côté

[Texte]

trying to find something towards Peterborough or Port Parrie, or looking at options such as staying with relatives in town during the week, or do what I had to do between 1982 and 1985, which I could not physically do again, and that was driving to and from Toronto every day, taking two and a half hours each way.

**The Chairman:** I was interested in your allocated costs versus avoidable costs, which you mentioned in your presentation. You were quite correct in mentioning that if your ridership figures are off then your per capita subsidy is also off, and whether you have avoidable costs or allocated costs also affects the subsidy.

Would it be a fair comment to say that in this whole area of railway costing and/or ridership how you use the difference between avoidable and allocated costs can distort the subsidy per passenger, apart from ridership?

**Mr. Pagnuelo:** Very significantly. We are charged a million dollars in head office allocation expenses, and if you look at the chart we prepared you can see statistics, and you can do anything with them. If you want them to look good, they will good; if you want them to look bad, they will look bad. You can look at our sheet, which is based on our ridership numbers and, assuming that the revenue dollars are correct, if you subtract the extraordinary expense item in 1988, the per passenger subsidy was \$7.67. Transport Canada reported in its bulletin that the per passenger subsidy was \$32.16, using the fully allocated subsidy basis, and this is a very significant difference.

**Mr. McCreath (South Shore):** I just wanted to compliment the two witnesses on their dispassionate thoroughness and on the excellence of their presentations.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** A business question. Did the clerk have an opportunity to discover whether or not the royal commission appointees are being referred to this committee for review? They have already been tabled in the House. The question is whether or not they are referred to the transport committee or whether they will be.

**The Chairman:** They have not been and they will be. They would normally come to us, but there may just be a time lag. We will check that tomorrow.

Thank you for co-operating with the Chair, and I thank the witnesses.

We stand adjourned until 9:30 tomorrow morning when we will have three witnesses.

[Traduction]

de Peterborough ou Port Parrie, ou bien envisager de séjourner avec des parents en ville pendant la semaine, ou encore faire ce que j'ai fait de 1982 à 1985, et que je n'aimerais certainement pas recommencer, à savoir prendre leur voiture et faire deux heures et demie de trajet dans chaque sens, chaque jour.

**Le président:** J'ai été intéressé par ce que vous avez dit concernant les coûts imputés par opposition aux coûts évitables, de votre présentation. Vous avez tout à fait raison de dire que si les chiffres de fréquentation sont erronés, alors celui de la subvention per capita l'est aussi, et si en plus il y a des coûts évitables, cela affectera également le chiffre.

Est-il vrai que, lorsqu'il s'agit de chiffrer le coût du chemin de fer par passager, la différence entre coût évitable et coût imputé peut fausser la subvention par passager, en sus du chiffre de fréquentation?

**M. Pagnuelo:** Très certainement. On nous impute 1 million de dollars de frais généraux du siège social, et si vous regardez le graphique que nous avons établi, vous y voyez des statistiques auxquels on peut faire dire n'importe quoi. Si vous voulez qu'elles paraissent favorables, vous pouvez les manipuler d'une telle façon, si vous voulez qu'elles aient l'air défavorables, vous les présenterez autrement. Vous pouvez regarder nos chiffres, basés sur nos chiffres de fréquentation et, à supposer que les recettes aient été bien comptabilisées, si l'on déduit la dépense extraordinaire de 1988, la subvention par passager n'est plus que de 7,67\$. Transports Canada indique dans son bulletin que cette subvention était de 32,16\$, avec la méthode de la répartition entière, et la différence est très considérable.

**M. McCreath (South Shore):** Je voudrais féliciter les deux témoins du soin très objectif avec lequel ils ont rédigé leur mémoire et de la qualité de celui-ci.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Une question d'ordre interne. Le greffier a-t-il pu déterminer si les membres de la Commission royale seront soumis à l'agrément de notre Comité? Leur nom a déjà été déposé à la Chambre. La question est de savoir si la liste sera soumise à l'agrément du Comité des transports ou non.

**Le président:** Ce n'est pas encore fait mais ce le sera. La liste nous est normalement soumise, mais il y aura peut-être un peu de retard. Nous vérifierons demain.

Je vous remercie de votre collaboration et je remercie également les témoins.

La séance est levée jusqu'à 9h30 demain matin, où nous entendrons trois témoins.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESSES

Bill Domm, M.P.;

Paul Pagnuelo, Toronto-Havelock Passenger Line  
Association.

TÉMOINS

Bill Domm, député;

Paul Pagnuelo, Le *Toronto-havelock Passenger Line*  
*Association.*

Thursday, November 2, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

Le jeudi 2 novembre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the  
future of railway passenger service

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, audiences publiques  
concernant VIA Rail et l'avenir du transport  
ferroviaire des passagers

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)





## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, NOVEMBER 2, 1989

(31)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Guy Arsenault for Maurice Dionne, Ken Monteith and Brian O'Kurley for Ken Atkinson, Stan Wilbee for Arnold Malone.

*Other Members present:* Ross Belsher, Rod Murphy, Christine Stewart.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Canadian Railway Labour Association:* Ed Abbot, Executive Secretary; with: *From the Canadian Brotherhood of Railway Carmen:* Stan Horodyski, President; *From the United Transportation Union:* Ron Bennett, Canadian Legislative Director. *From the Ontario Public Interest Research Group (Guelph):* Peter Thorn, Information Officer. *From the Pine Ridge Rail Passenger Task Force:* Joan Chalovich, Acting Chairman; Terrence Stopps, Member; William Carrick, Member.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

The Vice-Chairman took the Chair.

At 12:31 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
Clerk of the Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 2 NOVEMBRE 1989

(31)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Guy Arsenault remplace Maurice Dionne; Ken Monteith et Brian O'Kurley remplacent Ken Atkinson; Stan Wilbee remplace Arnold Malone.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Rod Murphy, Christine Stewart.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:* Ed Abbot, secrétaire exécutif; *De la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada:* Stan Horodyski, président; *Des Travailleurs unis des transports:* Ron Bennett, directeur pour le Canada, Législation. *Du Groupe Ontario Public Interest Research (Guelph):* Peter Thorn, agent d'information. *Du Groupe Pine Ridge Rail Passenger:* Joan Chalovich, présidente par intérim; Terrence Stopps, membre; William Carrick, membre.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

Le vice-président assume la présidence.

A 12 h 31, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, November 2, 1989

• 0931

**The Chairman:** Order, please. Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

Mr. Abbot, I am glad you are here. You are right on time. That is a good way to run a railway, I guess. We try to run this committee that way. Mr. Abbot, we will start with your verbal presentation, and then we will have questions, which often are more illuminating—not with you necessarily but with other witnesses. You are always illuminating in your presentation.

**Mr. Edward G. Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association):** Mr. Chairman, with me is Mr. Bennett, the Legislative Director of the United Transportation Union. I hope to have Mr. Warner of the BLE with me and Mr. Horodyski of the Carmen, but I think they are involved in discussions at this point with VIA Rail.

Mr. Chairman, I am not going to again place before you all of the arguments in favour of passenger rail service—the economics, the environment, energy conservation, social advantages to the regions of Canada, etc. These arguments in the case for VIA Rail and other rail passenger service have been made by our association and others before the committee and in other places many times.

One of the simplest ways to place rail passenger service politically in Canada in some context is to list those people and groups who are against rail passenger service. They are as follows: the bus companies; the airlines; the Conservative Party after they were elected to a majority government; and the Liberal Party after they were elected to a majority government. Everyone else in Canada is in favour of the retention, upgrading and expansion of rail passenger service. Even Canadian Pacific and Canadian National Railways are now in love with VIA Rail and rail passenger service, and why not? Since 1977, when VIA Rail was introduced, they have been laughing all the way to the bank. However, we are here today, Mr. Chairman, not to discuss the merits or non-merits of what has happened to VIA Rail. I think my friend Iain Angus put it in context when he said we are really here to examine the basis upon which the decision was made by the minister and Mr. Lawless.

Before making some comments on that, I feel I have to read a short excerpt into the record, and this short excerpt is a statement made by the then Conservative transport critic, now the Deputy Prime Minister, the Hon. Don Mazankowski. This is from page 42:59 of issue 42 of the

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 2 novembre 1989

**Le président:** À l'ordre. Chers collègues, je constate que le quorum est atteint.

Monsieur Abbot, je me réjouis de votre présence. Vous êtes juste à l'heure. C'est sans doute la bonne façon de faire marcher les chemins de fer. C'est ainsi que nous essayons de faire fonctionner notre comité. Monsieur Abbot, nous commencerons par votre exposé, après quoi nous vous poserons des questions, car cela nous éclaire davantage, pas nécessairement dans votre cas, mais dans celui des autres témoins. Vos exposés à vous sont toujours très clairs.

**M. Edward G. Abbot (secrétaire exécutif, Association des syndicats des cheminots du Canada):** Monsieur le président, je suis accompagné de M. Bennett, le directeur législatif des Travailleurs unis des transports. J'espérais que M. Warner, de la Fraternité des mécaniciens de locomotive, et M. Horodyski, de la Fraternité des wagonniers viendraient aussi, mais je pense qu'ils participent actuellement à des pourparlers avec VIA Rail.

Monsieur le président, je ne vous répéterai pas tous les arguments en faveur du service ferroviaire voyageurs en ce qui concerne les avantages économiques, écologiques, énergétiques et sociaux qu'ils présentent pour les diverses régions du pays. Notre association et d'autres ont déjà présenté ces arguments en faveur de VIA Rail et des autres services ferroviaires voyageurs devant votre comité et ailleurs, à de nombreuses reprises.

L'une des façons les plus simples de situer le service ferroviaire voyageurs dans son contexte politique est d'énumérer la liste des personnes et des organismes qui sont contre ce service. Il s'agit: des compagnies d'autobus, des compagnies aériennes, du Parti conservateur une fois qu'il s'est fait porter majoritairement au pouvoir et du Parti libéral, dans les mêmes circonstances. Tous les autres Canadiens sont en faveur du maintien, de l'amélioration et de l'expansion de ce service. Même le Canadien Pacifique et le Canadien National se sont mis à adorer VIA Rail, et pourquoi pas? Lorsque VIA Rail a été créée, en 1977, ils ont bien ri. Mais si nous sommes ici aujourd'hui, monsieur le président, ce n'est pas pour parler des avantages ou des inconvénients des coupes effectuées dans les services de VIA Rail. Iain Angus a eu raison de dire que nous étions là pour examiner sur quelle base le ministre et M. Lawless ont pris cette décision.

Avant d'aborder cette question, j'aimerais vous lire un bref extrait d'une déclaration de l'ancien critique des transports du Parti conservateur, qui est maintenant le vice-premier ministre, l'honorable Don Mazankowski. Ces déclarations figurent à la page 42:59 du fascicule 42

*[Texte]*

Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments about Mr. Pepin's use of subsection 64.(1) of the act. With the efforts of Mr. Benjamin, and then the great supporter of rail passenger service, Mr. Mazankowski, we had this referred to that committee, and Mr. Mazankowski said at that time:

Mr. Minister, while you find your action to be legal—you are firmly convinced that your action is legal—I am wondering whether you really consider your action to be proper and consistent with the spirit of the National Transportation Act and the intent of Section 64, which is a check and balance or a safety valve. We are really talking here about a fundamental and very large policy matter and not simply a variation or modification of a simple order or regulation. That is what we really get down to. Further on, Mr. Mazankowski said:

When Mr. Lang made his policy statement on rail passenger service it was referred to the standing committee; there was a fairly large-scale debate on it, there were public hearings, and a route structure was established as a result of that whole process. And here you are, in effect, with one stroke of a pen, undoing what has been done through the proper legislative process, which I believe was contained in the spirit and the intent of that particular act.

Mr. Mazankowski further stated:

You are making a very major and fundamental policy statement under that mechanism, and I think it is fundamentally and morally wrong. It establishes a very serious and dangerous precedent in terms of what it could do to the branch-line structure of western Canada, what it could do to airlines. I suspect that you could probably even change the statutory freight rates through the back-door, stroke-of-a-pen method that you have adopted. I think it is a very dangerous precedent.

• 0935

These are the words of the transport critic, Mr. Don Mazankowski, who is now the Deputy Minister and a very silent man as far as VIA Rail is concerned.

The Conservative government is now using the exact same subsection 64.(1) of the act to abolish over 50% of VIA Rail's passenger routes.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Which act is that?

**Mr. Abbot:** The National Transportation Act. It is being used to abolish over 50% of rail passenger rights that they so violently objected to when this section of the act was used by Mr. Pepin in 1981.

The real, long-term issue here is not VIA Rail or rail passenger service in Canada, but the ethics and morality

*[Traduction]*

des délibérations du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires et portent sur l'usage que M. Pepin avait fait du paragraphe 64.(1) de la loi. Grâce aux efforts de M. Benjamin, puis du grand champion du service ferroviaire voyageurs, M. Mazankowski, la question a été renvoyée à ce comité, et M. Mazankowski a alors déclaré:

Monsieur le ministre, même si vous êtes convaincu d'agir dans la légalité, pensez-vous vraiment respecter l'esprit de la Loi nationale sur le transport et les intentions de l'article 64, qui constitue une soupape de sûreté. Il est question ici d'une question politique fondamentale et très importante et pas seulement d'une modification à un décret ou à un règlement. Voilà ce dont il s'agit. Et un peu plus tard, M. Mazankowski a ajouté:

Lorsque M. Lang a énoncé sa politique à l'égard du service ferroviaire voyageurs, celle-ci a été renvoyée au comité permanent; elle a fait l'objet d'un assez long débat et d'audiences publiques, à la suite de quoi un itinéraire a été structuré. Et voilà que, d'un seul trait de plume, vous défaites ce qui a été fait par les voies législatives, conformément à l'esprit et à l'intention de cette loi.

Et M. Mazankowski dit en outre:

Vous faites, de cette façon, une déclaration politique fondamentale, ce qui me paraît tout à fait inacceptable. Vous établissez un précédent très grave et très dangereux, qui risque de se répercuter sur la structure des lignes secondaires de l'Ouest et des lignes aériennes. Sans doute pourriez-vous même modifier en coulisse, les tarifs statutaires des marchandises, d'un trait de plume, comme vous l'avez fait. Je vois là un précédent très dangereux.

Telles sont les paroles prononcées par le critique des transports, M. Don Mazankowski, qui est maintenant le vice-premier ministre et qui s'est très peu manifesté au sujet de VIA Rail.

Le gouvernement conservateur invoque à son tour le paragraphe 64(1) de la loi pour abolir plus de 50 p. 100 des services voyageurs de VIA Rail.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** De quelle loi s'agit-il?

**M. Abbot:** De la Loi nationale sur le transport. Le gouvernement s'en sert pour abolir plus de 50 p. 100 des services voyageurs, ce à quoi il s'était farouchement opposé lorsque M. Pepin a invoqué cet article de la loi en 1981.

Le vrai problème, ce n'est pas VIA Rail ou le service ferroviaire voyageurs, mais la moralité de nos politiciens.



## [Text]

of politicians in Canada today. Have we reached the stage where ethics and morality are different for politicians when they are in the opposition and when they are in government? Facts, circumstances, and needs may change over time, but basic principles and ethics should not. Is it acceptable today to argue one way on the government's ethics and morality while in opposition, and then act from a completely different moral and ethical basis when a politician becomes a member of the government of the day?

Unfortunately we must conclude, when we look at the situation with VIA Rail and the use of section 64, that the answer to these questions is yes. The morality in opposition is completely opposite to the morality that exists when one becomes the government. Though perhaps not true in all cases, it is certainly so in the case of Mr. Mazankowski.

I want to make a few remarks on the evidence concerning VIA Rail that was placed before this committee. Mr. Lawless was questioned extensively by this committee on the concept of wearing two caps by being the CEO of VIA Rail and also of CN. Mr. Lawless stated that he was a man of integrity. Of course, any test of bias or conflict, whether it be judicial, quasi-judicial, or common sense, has nothing whatsoever to do with integrity. Integrity has nothing to do with the test of bias or conflict of interest. The test of conflict of interest or bias is this: Would a reasonable man conclude that there could be the possibility of conflict or bias? If the possibility exists, then one must eradicate the conflict and the bias. There is no question that VIA Rail and CN are in a contractual obligation. The CEO of CN, from Mr. Lawless's own testimony, is supposed to maximize profit for the Canadian National, because he has to borrow on the market and do all of these things.

From his own evidence, he says that the objective, when he shifts hats to VIA Rail, is to ensure that the subsidy of the Government of Canada is reduced and kept down to a minimum. He also admits before this committee that VIA Rail is one of the top five customers of Canadian National. He has to ensure on the one hand that VIA Rail makes a profit from that customer and then on the other hand he has to make sure that the customer gets the best deal from CNR. It is an obvious conflict of interest on the face of it and it is an obvious bias. There is no question that Mr. Lawless would be biased in favour of Canadian National. Mr. Lawless has spent 45 years from the ground up working for Canadian National. Which of the two jobs does he prefer? Which pension plan does he belong to?

• 0940

Mr. Lawless says that he has no problem because now the contracts have been negotiated with VIA Rail and with Canadian National. This is of no consequence. The contracts may be there at this point in time but there is always a possibility and surely there must be a change in these contracts.

## [Translation]

En sommes-nous au point où nos hommes politiques changent de code d'éthique lorsqu'ils passent de l'opposition au gouvernement? Les faits, les circonstances et les besoins peuvent changer avec le temps, mais les principes fondamentaux et moraux devraient rester immuables. Est-il acceptable de reprocher au gouvernement son manque de moralité lorsqu'on siège dans l'opposition et de faire exactement comme lui lorsqu'on accède au pouvoir?

Malheureusement, si nous considérons les circonstances et le recours à l'article 64, nous devons répondre à ces questions par l'affirmative. Les députés de l'opposition n'ont plus du tout la même moralité lorsqu'ils ont les rênes du pouvoir. Ce n'est peut-être pas toujours vrai, mais cela l'est certainement dans le cas de M. Mazankowski.

Je voudrais dire quelques mots sur les témoignages que le comité a entendu au sujet de VIA Rail. Vous avez longuement interrogé M. Lawless sur le fait qu'il cumulait les fonctions de président-directeur général de VIA Rail et du CN. M. Lawless a protesté de son intégrité. Évidemment, le parti pris ou les conflits d'intérêts, qu'ils soient d'ordre judiciaire, quasi judiciaire ou autre, n'ont rien à voir avec l'intégrité. Cela n'a aucun rapport. Pour établir s'il y a un conflit d'intérêts ou parti pris, il faut de poser la question suivante: un homme raisonnable conclurait-il qu'il existe une possibilité de conflit d'intérêts ou de parti pris? Si cette possibilité existe, il faut l'éliminer. Il est évident que VIA Rail et le CN ont des obligations contractuelles. Le président-directeur général du CN doit, d'après le propre témoignage de M. Lawless, accroître au maximum les bénéfices du Canadien National, étant donné qu'il doit emprunter sur le marché, entre autres choses.

M. Lawless a reconnu lui-même que lorsqu'il agissait pour le compte de VIA Rail, son but était de réduire au maximum les subventions du gouvernement canadien. Il a également reconnu devant votre comité que VIA Rail était l'un des cinq principaux clients du Canadien National. Il doit veiller, d'une part, à ce que le CN réalise un bénéfice sur ses transactions avec ce client, et d'autre part, à ce que le client en question obtienne du CN les conditions les plus avantageuses possibles. Il y a là un conflit d'intérêts évident et un parti pris flagrant. Il est certain que M. Lawless penchera en faveur du Canadien National. Il y a travaillé pendant 45 ans, en débutant au bas de l'échelle. Lequel de ces deux postes préfère-t-il? À quelle caisse de retraite cotise-t-il?

À en croire M. Lawless, cela ne lui pose aucun problème étant donné que des contrats ont été négociés avec VIA Rail et le Canadien National. Cela n'a aucun rapport. Il est toujours possible, et même probable, que ces contrats seront modifiés un jour ou l'autre.

## [Texte]

Mr. Lawless is responsible for submitting the two, five-year business plans. He and the minister are only two people in Canada who see these business plans. He sees both and the minister sees both and no one else does. There is no question about there being a conflict of interest. I do not know for a fact, but it would be very, very certain that prior to Mr. Lawless taking over the CEO of VIA Rail, there no doubt was litigation in the courts between VIA Rail and Canadian National. What instruction does he give to the general counsel of CN and what instruction does he give to the general counsel of VIA Rail? They are both reporting to the one principal, yet they are on opposite sides of litigation. The examples are unending.

All I can do in leaving that subject is simply say that it may well be that the Prime Minister ran out of friends, so when he had a plum job and he could not find someone to give it to he had to give two plums to the one person. I find that a bit peculiar, but we will leave that.

The other point I would like to touch on as a result of questioning Mr. Lawless and the minister is the documents upon which these decisions were made. The only document, after cross-examination by this committee, that seemed to be looked at, would be the document that this committee and no one else can see, which is the five-year plan made by Mr. Lawless. The other document that cost the taxpayer \$4 million is the 1989 review that Mr. Lawless said was being translated, so he could not see that on making his decision. Mr. Bouchard, the minister, said that he looked at it and did not pay any attention to it. So we had a \$4 million document that nobody gave a damn about. The only other documents we had were on discussions Mr. Bouchard had with other people. We did have another document after pressure in the House of Commons for an environmental study.

I think one could reasonably conclude from looking at all the evidence available that there was a rush in Transport Canada over the weekend. They came out with eight pieces of paper mimeographed which said that they counted up the number of cars and the number of airplanes and we do not need a study, and so be the environment and all the great principles about environmental studies. So we have that document. Mr. Lawless was not even apprised, from his own evidence, that there was going to be a royal commission. I think this is the 80th royal commission on transport and about the 479th in Canada in its history. I think it is one of the first royal commissions that examined something after the fact. But we are establishing precedents as we move along in Canada.

Mr. Lawless knew nothing about the royal commission. He is CEO of VIA Rail and he says that he only knew about it when the minister made the press release. The minister, unfortunately, must have only been given a telephone call about that, because he did not have the documents at the press release. So somewhere along the way someone decided that it would be good politics to

## [Traduction]

M. Lawless doit présenter les plans quinquennaux des deux organismes. Le ministre et lui sont les deux seules personnes à les voir tous les deux. Il y a là un conflit d'intérêts évident. Je n'en suis pas sûr, mais il est très probable qu'avant que M. Lawless ne devienne président-directeur général de VIA Rail, certains litiges opposaient les deux compagnies devant les tribunaux. Quelles instructions donne-t-il au chef du contentieux du CN et à celui de VIA Rail? Tous deux relèvent de la même personne alors qu'ils représentent les deux parties adverses. Je pourrais citer toutes sortes d'exemples du même genre.

Sans plus m'étendre sur ce sujet, je dirais simplement que le premier ministre n'a peut-être plus d'amis à qui confier une sinécure, ce qui expliquerait pourquoi il a accordé deux sinécures à la même personne. Cela me paraît pour le moins bizarre, mais changeons de sujet.

Je voudrais également parler des documents sur la foi desquels ces décisions ont été prises. Il ressort de l'examen du comité, que le seul document considéré est celui que ni votre comité ni personne d'autre ne peut voir, à savoir le plan quinquennal de M. Lawless. L'autre document, qui a coûté aux contribuables 4 millions de dollars, est l'étude de 1989 qui, aux dires de M. Lawless, était en cours de traduction si bien qu'il n'a pas pu s'en servir pour prendre sa décision. Le ministre, M. Bouchard, a déclaré qu'il l'avait examiné, mais qu'il n'y avait pas prêté attention. Voilà donc un document de 4 millions de dollars dont il n'a été tenu aucun compte. Les seuls autres documents portaient sur les entretiens que M. Bouchard avait eus avec certaines personnes. Enfin, après avoir exercé des pressions à la Chambre des communes, nous avons obtenu une étude de l'environnement.

Les faits permettent de conclure que Transports Canada a paniqué au cours du week-end. Le ministère a publié huit documents ronéotypés indiquant qu'il avait compté le nombre de wagons et le nombre d'avions et qu'il n'était pas nécessaire de réaliser une étude sur l'environnement. Nous avons obtenu ce document. M. Lawless n'a même pas été informé, à ce qu'il a dit, de la création d'une commission royale d'enquête. Je pense qu'il s'agit de la 80e commission royale d'enquête sur les transports et de la 479e de l'histoire du Canada. C'est sans doute l'une des premières commissions royales d'enquête à examiner une situation après coup. Mais nous établissons des précédents d'une année à l'autre.

M. Lawless ne savait rien de cette commission royale d'enquête. Il a beau être le président-directeur général de VIA Rail, il en a entendu parler uniquement lorsque le ministre a publié son communiqué. Malheureusement, le ministre a dû lui-même en être informé par téléphone, étant donné qu'il n'avait pas les documents à ce sujet lors de sa conférence de presse. Par conséquent, quelqu'un



[Text]

stand up and say that they are going to examine it and will appoint certain people on a commission, and they will knock off 50% of VIA Rail.

In closing, I heard a statement from a member on the left—I mean physically on the left—of this committee who said that you have really been doing a favour to VIA Rail. All the publicity you are getting from the cuts will make people all run to VIA Rail, so the ridership will go up and the trains that are left will all be packed. I think that is the most amazing concept of marketing I have ever heard. The only thing that I know that grows when you cut it is grass, and hair, unless you are Les Benjamin.

• 0945

**Some hon. members:** Oh, oh.

**Mr. Abbot:** There lies the future of VIA Rail. I have nothing more to say, Mr. Chairman. My friend, Mr. Horodyski, has arrived. My colleague, Mr. Bennett, has a short statement to make.

**Mr. Ron Bennett (Canadian Legislative Director, United Transportation Union):** Mr. Chairman, again it is a pleasure to be before this committee, even though the circumstances are not very pleasant for our members or for Canadians with the cuts announced on October 4.

First of all I should make it clear that our main purpose as a union, that is the United Transportation Union, is to represent and protect the best interests of our membership. We do not wish to hide behind that fact. That is our job. We are concerned that 326 jobs are being lost to our membership because of these cuts.

However, I think the main issue here is that it is having an effect on the passenger network in Canada that is going to affect more than just 326 people in my union, more than just the different union members and the different non-union members, and the travelling public. We believe in the long term this is going to affect passenger service to the end, to the very end of it.

We have been faced with these kinds of issues before. We were faced with them in Newfoundland. We were faced with them in the closure of Nakina. We have faced these issues and we have dealt with them. We have dealt with reduced freight crews. We have dealt with reduced passenger crews. Mr. Chairman, that does not bother us. We are prepared to face those issues. Our union has done that in the past. However, we are not prepared to live with or to try to work around the total death of VIA.

I can certainly tell you as a practical railroader that VIA cannot survive with the slashes made on October 4. I cannot give you any facts or figures on that, Mr. Chairman, but as a conductor who worked on VIA passenger trains before I came full-time in the union, when I took a ticket off a person getting on at Sarnia, that person was going through to Sydney, or Halifax or

[Translation]

s'est dit qu'il serait souhaitable, du point de vue politique, de déclarer que la question serait étudiée, qu'une commission serait créée et qu'on allait supprimer 50 p. 100 des services de VIA Rail.

Pour conclure, je dirais que j'ai entendu un député à gauche—je veux dire à ma gauche—déclarer qu'on avait fait une faveur à VIA Rail. À la suite de tout le battage publicitaire entourant les mesures annoncées, les gens vont tous vouloir utiliser les services de VIA Rail, la clientèle va augmenter et les trains qui restent seront tous bondés. C'est le concept de commercialisation le plus étonnant qu'il m'ait été donné d'entendre. À ma connaissance, la seule chose qui pousse quand vous la coupez, c'est l'herbe, et les cheveux, à moins de vous appeler Les Benjamin.

**Des voix:** Oh, oh.

**M. Abbot:** Voilà quel est l'avenir de VIA Rail. Je n'ai rien à ajouter, monsieur le président. Mon ami, M. Horodyski, vient d'arriver. Mon collègue, M. Bennett a une brève déclaration à faire.

**M. Ron Bennett (directeur législatif canadien, Travailleurs unis des transports):** Monsieur le président, c'est avec plaisir que je comparais de nouveau devant votre comité, même si ce n'est pas dans des circonstances très agréables pour nos membres ou pour les Canadiens, étant donné les coupes annoncées le 4 octobre.

Je tiens d'abord à préciser que le principal objectif de notre syndicat, les Travailleurs unis des transports, est de défendre les intérêts de nos membres. Nous ne désirons pas le cacher. Telle est notre mission. Nous nous soucions des 326 emplois que nos membres vont perdre à la suite de ces coupes.

Toutefois, le plus grave est que ces mesures auront des répercussions sur tous les services voyageurs au Canada, et pas seulement sur les 326 membres de mon syndicat, les employés syndiqués et non syndiqués ainsi que le public. À long terme, nous croyons que cela entraînera la disparition des services voyageurs.

Ces problèmes n'ont rien de nouveau. Nous avons dû y faire face à Terre-Neuve ou lors de la fermeture de Nakina. Nous les avons réglés. Les équipes ont été réduites, tant pour le transport des marchandises que pour le transport des voyageurs. Nous sommes prêts à affronter le problème, monsieur le président. Notre syndicat l'a déjà fait. Toutefois, nous ne sommes pas prêts à accepter la disparition totale de VIA.

En tant que cheminot, je peux vous dire que VIA ne survivra pas aux coupes effectuées le 4 octobre. Je ne peux pas vous fournir des données précises ou des chiffres, mais quand je travaillais comme contrôleur sur les trains de voyageurs de VIA avant de travailler à plein temps pour le syndicat, voyageur qui montait à Sarnia allait jusqu'à Sydney, Halifax ou Yarmouth en train, parce que le train

## [Texte]

Yarmouth, and they were going by train because that train service was there. If there is no train service in Sydney and those people have to go and get a bus, they are not going to ride that bus to the nearest rail link. They are going to ride that bus right through to central Canada, or beyond. Or, unfortunately, I believe in that area they are going to stay home. They are just not going to travel because they are not going to be able to afford to travel.

We are concerned, Mr. Chairman, that the cutting of the links is going to dry up the centre, so the corridor traffic is not going to be as heavy, and it is not going to be as well travelled as it has been in the past due to the cuts in eastern and western Canada.

There is one point on behalf of my membership that I wanted to bring to the attention of this committee. It is something that in effect has flowed out of the Order in Council and the cuts. It is the notices that have been served on our union to cut 326 jobs. What VIA Rail has done is taken an opportunity, an improper opportunity I believe, to try to accomplish things by the Order in Council and their article (j) of the VIA special agreement notices, to eliminate home stations, to run over seniority districts where they have never been allowed to run before, to do a number of changes that would normally be discussed across the collective bargaining table. Here they are trying to do it by the back door, by way of an Order in Council. We are vehemently opposed to that action and we cannot say strongly enough how concerned we are that VIA has tried to do this.

• 0950

If you can imagine for a moment, Mr. Chairman, a 25-year employee of VIA Rail, a conductor in Windsor, Ontario, with his house paid for, his children in school, being told that if he wants to continue to work for VIA Rail he must move to Toronto where housing costs, as everybody knows, are just out of sight. There is nothing in our collective agreements to take care of that kind of a situation. So here we have people being forced from areas where they can afford to live—Sarnia, Niagara Falls, Windsor—into Metropolitan Toronto. People in Halifax are being forced to go to Moncton. People from Saint John are being forced to go to Moncton because they centralized in Moncton. The same is true in western Canada. They have just eliminated home stations where people have lived all their working lives and said you move to Edmonton, or you move to Winnipeg. It is something they did not even ask for.

I think it is important that this committee knows that the UTU just signed a collective agreement with VIA Rail. We agreed to further reduce our passenger train crew size. That is going to give VIA savings of over 30% on crew costs. We have just done that. It is out for ratification, and I can only hope and pray that this is not going to have an adverse effect on the ratification process.

## [Traduction]

se rendait jusque-là. Si le train ne dessert plus Sydney et si les gens doivent prendre l'autobus, ils ne prendront pas l'autobus jusqu'à la gare de chemin de fer la plus proche. Ils poursuivront leur voyage en autobus jusqu'au centre du pays ou même plus loin. Ou, malheureusement, je crois que les gens de cette région resteront tout simplement chez eux. Ils ne voyageront plus parce qu'ils n'en auront plus les moyens.

Monsieur le président, nous craignons que la réduction des services ne réduise le trafic dans le corridor, comme cela s'est déjà produit à la suite des coupes effectuées dans l'Est et dans l'Ouest.

J'aimerais signaler une chose à votre comité, au nom des membres de mon syndicat. Cela découle du décret du conseil et des coupes. Notre syndicat a reçu des avis l'informant de la suppression de 326 postes. VIA Rail a profité, à tort, selon nous, de ce décret du conseil et de l'article j) de l'avis d'entente spéciale de VIA, pour éliminer les gares d'attache (ainsi que les districts d'ancienneté et pour apporter plusieurs changements qui normalement auraient dû être négociés. La compagnie profite d'un décret du conseil pour apporter ces changements en douce. Nous nous y opposons farouchement, et ce genre de manoeuvre nous inquiète énormément.

Imaginez un instant, monsieur le président, le cas d'un chef de train qui a 25 ans d'ancienneté et habite Windsor, en Ontario. Sa maison est payée et ses enfants fréquentent l'école, et voilà qu'on lui dit que s'il veut continuer de travailler pour VIA Rail, il doit déménager à Toronto où le prix des maisons est absolument astronomique, comme tout le monde le sait. Rien dans nos conventions collectives ne prévoit ce genre de situation. Il y a donc des gens qui sont forcés de quitter des endroits où ils peuvent se permettre de vivre, comme Sarnia, Niagara et Windsor, pour aller vivre dans la région du grand Toronto. D'autres qui travaillent à Halifax sont obligés d'aller à Moncton. D'autres encore qui travaillent à Saint-Jean sont obligés d'aller à Moncton parce que c'est là qu'on centralise les ateliers. Il en va de même dans l'ouest du Canada. On a tout simplement supprimé des gares où des gens vivaient depuis qu'ils ont commencé à travailler et on leur dit de déménager à Edmonton ou à Winnipeg. Ils ne l'ont même pas demandé.

Je crois qu'il est important pour le comité de savoir que les Travailleurs unis des transports viennent de conclure une convention collective avec VIA Rail. Nous avons accepté de réduire encore davantage les équipes de travail sur les trains de voyageurs. Cela va permettre à VIA d'économiser plus de 30 p. 100 de ses dépenses dans ce domaine. Nous venons d'accepter cela. La convention est sur le point d'être ratifiée, et je ne peux qu'espérer



[Text]

Our general chairmen are out on the property right now pushing to get that agreement signed because we know how desperate this situation is. But we have made the moves. We have tried to do what we can as a union to make VIA more viable. We just feel that we have been blind-sided by VIA Rail in the use of these notices. I can only say, Mr. Chairman, that it is unfortunate these hearings could not have taken place prior to the budget, prior to the announced cuts.

I am sure your committee and the experience you have will have some information to impart to the minister, and I hope my brief presentation has been of some assistance.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Bennett. Mr. Horodyski, do you want to make a contribution?

**Mr. Stan Horodyski (National President, Canadian Brotherhood of Railway Carmen):** If I may, Mr. Chairman.

I will try not to repeat any of the remarks my cohorts made. They covered a considerable area of the expression and feelings of the membership I represent.

I represent the railway carmen, and on VIA we constitute the largest shop craft group, the largest trade group. Our people are skilled people who go through a five-year apprenticeship, and naturally in terms of any viable operation, skilled tradesmen are a very important component in order to ensure, in this case, an efficient railway operation.

The feeling I wish to express to this committee today on behalf of the membership is with the decision of this current government to basically annihilate VIA Rail it has destroyed the morale, the feelings of a number of people who had a sincere belief in what was being developed back in 1984, and I will not go back into the history.

We recognize previous governments had made changes in terms of the VIA network. We could go back to 1977. At that time our people were working for CN and CP, basically doing the mechanical work for VIA Rail. The facilities we operated out of were primarily set up for combination freight and passenger, and of course when we recall in our history, and I can look back 37 years in my railway experience, the important component in any rail operation is that piece of track per minute. I can recall back in the Fraser Canyon lifting derailed equipment and a certain superintendent telling me as a young apprentice that that one yard of rail is valued at something like \$15,000 per minute. So you have a perception of how important it is that the track be maintained and that equipment be maintained.

[Translation]

sincèrement que cela ne nuira pas au processus de ratification.

Nos présidents généraux sont en train de promouvoir la signature de la convention parce que nous savons à quel point la situation est désespérée. Nous avons cependant fait tout ce qu'il nous était possible de faire. Nous avons fait tout notre possible, en tant que syndicat, pour rendre VIA plus rentable. Nous estimons que VIA Rail nous a trompé en utilisant ces avis. Je peux seulement dire, monsieur le président, qu'il est malheureux que ces audiences n'aient pas eu lieu avant la présentation du budget, ou du moins avant l'annonce des réductions.

Je suis persuadé que grâce à l'expérience des membres du comité, vous allez pouvoir transmettre certaines informations au ministre et j'espère que mon exposé vous aidera.

**Le président:** Merci, monsieur Bennett. Monsieur Horodyski, avez-vous un exposé à faire?

**M. Stan Horodyski (président national, Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada):** Si vous le permettez, monsieur le président.

Je vais essayer de ne pas répéter ce que mes collègues ont déjà dit. Ils ont très bien exprimé les sentiments que ressentent les membres du syndicat que je représente.

Je représente les wagonniers des chemins de fer et, chez VIA, nous sommes le groupe le plus important d'employés d'atelier, de gens de métier. Nos membres sont des spécialistes dont l'apprentissage dure cinq ans et, pour ce qui est de la viabilité d'une entreprise, des spécialistes compétents constituent naturellement un élément très important en vue d'assurer en l'occurrence le fonctionnement efficace d'un réseau d'un chemin de fer.

Au nom des membres de mon syndicat, je tiens à dire au comité aujourd'hui que la décision du gouvernement actuel de supprimer pour ainsi dire VIA Rail a détruit le moral des employés, dont un grand nombre avait cru sincèrement au projet élaboré en 1984, mais je ne vais pas retourner en arrière.

Nous admettons que d'autres gouvernements ont apporté des changements au réseau de VIA. Nous pourrions remonter jusqu'en 1977. A ce moment-là, nos membres travaillaient pour le CN et le CP, effectuant le travail mécanique pour VIA Rail. Les installations où nous travaillions servaient à la fois aux trains de marchandises et aux trains de voyageurs; j'ai 37 années d'expérience dans les chemins de fer, et je me souviens que dans le passé l'élément important de toutes activités liées aux chemins de fer était la valeur de chaque bout de voie par minute. Je me souviens du temps où j'étais un jeune apprenti et que je soulevais du matériel déraillé dans la région de Fraser, et un certain superviseur est venu me dire qu'une seule verge de voie ferrée valait environ 15,000\$ par minute. Cela vous indique à quel point il est important d'entretenir la voie et de conserver le matériel en bon état.

## [Texte]

VIA Rail was a hit-and-miss affair when it was bounced back and forth over time within the national railway system, and we can talk about the history and the commitments.

• 0955

I represent railway people, tradesmen, who go back generation over generation. It was not until 1985 that railway carmen actually transferred over from these two old national railway systems to work for this new railway system, VIA Rail.

As the result of a task force headed by Mr. Horner there was a lot of dialogue. There was input from the CRLA as well as from individual unions, and we were very much involved. The commitment of the government of the day was to pour in millions of dollars to establish the type of network and the maintenance system that would enable VIA to ensure a safe, efficient, and growing passenger system. We were invited to become part of that process, part of that team.

We were told straight out there would be trade-offs here. We would be leaving the old concept of the railway shop that did freight, passenger, etc. We would be into the 21st century and have state-of-the-art equipment. Millions and millions were invested in these maintenance centres.

This in our members' view was the beginning or the creation of what had been talked about, in terms of finally establishing a sound passenger rail system. Our people grabbed hold of that handle. They were reluctant to leave CN and CP. You do not let go of your roots easily. There was consternation and a lot of hard feelings. Our members and other railway shop crafts went to VIA and commenced working in these new facilities.

They were given confidence about their jobs. They were told that their future was bright, that they need not worry about rights to go back into CN and CP, which is a collective bargaining matter, and we were bargaining with CN as well as VIA Rail.

My friend to the right talks about the conflict of interest. We were bargaining with Mr. Lawless and his team. We believe in free collective bargaining. In the process of negotiating an agreement that would take into account the fact that people would be leaving CN with whatever number of years service they had, everything was tied to the viability of that passenger system in terms of the future of working for VIA.

So we negotiated a three-year, homestead rights clause. We were told that we would not require it, that VIA was just getting off the ground. The commitments for new facilities—two shops alone, \$0.25 billion. That tells railway tradesmen, skilled people, that there is a future. They made the move to VIA. They took their chance. They believed in it.

## [Traduction]

VIA Rail a été dirigée à l'aveuglette, changeant régulièrement d'orientation au sein du réseau national de chemins de fer et nous pouvons parler de son histoire et des engagements pris.

Je représente des cheminots, des gens de métier, qui travaillent dans les chemins de fer depuis plusieurs générations. C'est seulement en 1985 que les wagonniers ont vraiment été mutés, c'est-à-dire qu'ils ont commencé à être employés par VIA Rail, cessant de travailler pour les deux anciennes compagnies de chemin de fer.

Les efforts d'un groupe de travail dirigé par M. Horner ont permis d'ouvrir le dialogue. L'Association des syndicats de cheminots du Canada ainsi que les syndicats membres y ont tous participé. Le gouvernement d'alors s'était engagé à injecter des millions de dollars en vue d'établir le genre de réseaux et de systèmes d'entretien qui permettraient à VIA d'assurer un service de transport de voyageurs sûr, efficace et en plein essor. On nous a invités à participer au processus, à faire partie de l'équipe.

On nous a dit clairement au départ qu'il y aurait des compromis. On abandonnerait l'ancien concept des ateliers de chemin de fer qui s'occupaient des trains de marchandises et des trains de voyageurs. On entrerait dans le XXI<sup>e</sup> siècle avec du matériel dernier cri. On a investi des millions et des millions dans ces centres d'entretien.

Nos membres y ont vu le commencement de la création du service dont on avait parlé, c'est-à-dire qu'on établirait enfin un bon réseau de transport ferroviaire des voyageurs. Nos membres se sont mis de la partie. Ils hésitaient à quitter le CN et le CP. On ne renonce pas facilement à ses racines. Il y a eu de la consternation et beaucoup d'amertume. Nos membres et d'autres ouvriers des ateliers sont allés chez VIA et ont commencé à travailler dans ces nouvelles installations.

On leur a donné confiance à propos de leur emploi. On leur a dit qu'ils avaient un brillant avenir devant eux, qu'ils n'avaient pas besoin de s'inquiéter au sujet de leur droit de retourner au CN ou au CP, droit que nous avons obtenu dans les négociations collectives, et nous avons négocié à la fois avec le CN et VIA Rail.

Mon collègue à ma droite parle de conflit d'intérêts. Nous étions en train de négocier avec M. Lawless et son équipe. Nous croyions à la libre négociation collective. Dans le processus de négociation d'une convention qui tiendrait compte du fait que des employés quittaient le CN après plusieurs années de service, les perspectives d'avenir de ces employés chez VIA dépendaient de la viabilité de ce service de transport de voyageurs.

Nous avons donc négocié une disposition portant sur le droit de retourner chez l'ancien employeur dans un délai de trois ans. On nous a dit que cette disposition ne serait pas nécessaire, car VIA n'en était qu'à ses débuts, qu'on investissait dans de nouvelles installations, notamment 0,25 milliards de dollars pour seulement deux ateliers. On disait ainsi aux cheminots, aux travailleurs spécialisés,



[Text]

Since 1985 to this fateful period of 1989, people believed they were going to be part of a sincere, secure future in VIA. We know there are changes taking place in the railway. We have seen the rationalization, the downsizing, and we recognize you have to live with that. But the view on VIA Rail was the contrary, that it would be growing and improving with these new shops. There would be commitment to the mechanics, the craftsmen, and the new equipment would be coming.

There is a very sad, sombre feeling amongst tradespeople, who will find a job, and VIA Rail at 50% capacity will have lost one of the most important ingredients of that corporation—skilled people. We predict, and we used that in the bargaining process, that skilled people are going to become harder and harder to find. But our concern is what is left in VIA Rail. How will that be maintained? Will the public be secure? Will they feel secure?

The vision that was put out in 1977 when VIA started was added to and enhanced tremendously in 1985, and I led the bargaining committee for our group, the largest shop craft. I was convinced and I convinced our members to go with this work. This corporation is going to grow. Yes, we are going to have to change our older ways of maintaining equipment and building new equipment, because with state-of-the-art equipment there will be fewer people. The program that was being laid out was an attempt to create state-of-the-art passenger rail maintenance, and we got on the team.

• 1000

My friend talks about being blind-sided. I say it is being hit, in a similar vein, head on; smack on; because those members I represented sincerely believed VIA Rail was going to grow and they were going to be an integral part of that growth, of that team, of that employee group. With anyone starting a company I am sure it is no different. They attempt to secure the skilled people, the dedicated people. These were the people who were hit head on and run right over.

Yes, we will deal with the problems of the day, the cutbacks, and we will deal with the rights under the collective agreement. But is it not a sad note today that since 1985 VIA Rail managed to attract these skilled people and encourage them and talk to them on the basis of the future, security, and a vision of better things? Those same people today are asking what happened. Was this all for nought? Was it a lie? And they look at us too.

[Translation]

qu'ils avaient un avenir. Ils ont donc accepté d'aller travailler pour VIA, ils ont pris un risque. Ils y croyaient.

Entre 1985 et cette période funeste de 1989, les cheminots croyaient qu'ils allaient jouir d'un avenir sûr chez VIA. Nous savons que des changements se produisent dans le réseau des chemins de fer. Nous avons vu la rationalisation, la réduction, et nous reconnaissons qu'il faut accepter cela. On nous avait cependant fait croire le contraire à propos de VIA Rail, en nous disant que cette société progresserait et s'améliorerait grâce à ses nouveaux ateliers. On s'engageait envers les mécaniciens, les hommes de métier, et on leur promettait du nouveau matériel.

Un sentiment de grande tristesse habite les hommes de métier, ils se demandent qui trouvera un emploi, et ils se disent qu'en fonctionnant à la moitié de sa capacité, VIA Rail aura perdu l'un de ses plus importants éléments, les travailleurs spécialisés. Nous prédisons, et nous l'avons mentionné pendant le processus de négociation, que les travailleurs spécialisés deviendront de plus en plus difficiles à trouver. Nous nous préoccupons cependant de ce qui restera à VIA Rail. Comment le matériel sera-t-il entretenu? Les voyageurs seront-ils en sécurité? Se sentiront-ils en sécurité?

On a présenté un grand projet d'avenir lorsqu'on a créé VIA en 1977 et on l'a élargi en 1985. C'est moi qui dirigeait le comité de négociation de notre groupe, le plus grand groupe d'ouvriers travaillant dans les ateliers. J'étais convaincu et j'ai persuadé nos membres d'accepter ce travail. La société devait connaître un essor. Nous savions que nous devrions modifier notre manière d'entretenir le matériel et d'en construire du nouveau, parce que le matériel dernier cri nécessiterait moins d'employés. Le programme visait à créer un système d'entretien ultramoderne des trains de voyageurs et nous avons accepté de faire partie de l'équipe.

Mes amis disent qu'on nous a trompés. Je dis plutôt qu'on nous a frappés de plein fouet; en effet, les membres que je représentais croyaient sincèrement que VIA Rail allait progresser et qu'ils allaient faire partie intégrante de cette croissance, qu'ils feraient partie de cette équipe, de ce groupe d'employés. Je suis persuadé que c'est la même chose dans toute société qui en est à ses débuts. On essaie de s'attirer les services de gens compétents, de gens dévoués. Ce sont les gens qu'on a frappés de plein fouet et qu'on a écrasés.

Nous acceptons de faire face aux problèmes, notamment ceux que nous cause la réduction, et nous allons veiller à faire respecter les droits obtenus dans la convention collective. Mais n'est-ce pas malheureux qu'on en soit rendu là aujourd'hui après que VIA Rail ait réussi en 1985 à attirer ces gens de métier, à les encourager en leur parlant d'avenir, de sécurité, et de jours meilleurs? Ces mêmes gens se demandent aujourd'hui ce qui s'est passé. Tout cela était-il inutile? Était-ce un mensonge? Et ils nous posent des questions à nous aussi.

*[Texte]*

Sure, it is a loss of membership. It is like somebody running a company and losing a good customer. All of a sudden they realize, Jesus, did we fail? Did we hear something and misread what was being told?

No, we believed in those people who said, come with us; VIA will be a good, sound, viable operation; it will grow; it will grow with this country; it will give young people a feeling of opportunity and of some bright light down the road... and maybe secure something in higher management or whatever... but certainly preserve and protect the skills they possess as craftsmen.

My friend just asked me if our people lost the right. The collective agreement we hold with CN does not provide for people going to VIA. Hence the special agreement that was negotiated in 1985. Our union in one shot had over 600 carmen, trainmen, move into the Toronto and Montreal maintenance centres. These two centres were worth somewhere in the area of \$130 million to \$140 million each. Only those people who still fall within the three-year period of transfer... and at those two main centres we have exceeded the three years. They are locked in and they get hammered with everyone else in this head-on situation.

They will cope, because generally speaking skilled people can go find their work, can go find another location to apply their skills. But I cannot believe and cannot say here honestly today that I as a union leader, speaking on behalf of the members who possess these skills as employees for VIA, can rationalize and give them any reasoning for this about-face in such a short span of time. I just cannot fathom it, because I remember the positive things so shortly back here, and the new shops... and basically dismantling of CP and CN shops that previously did the work. I have to say, well, wait a minute. I will take my hat off now. Now I am a Canadian citizen, not Stan Horodyski, national president of the Brotherhood of Railway Carmen. What the hell is happening with my tax dollar?

That bothers me. I started my apprenticeship in a building built in 1916, just outside of Vancouver. That building is no longer there. As the railway modernized, yes, there were fewer carmen, fewer rail workers.

**The Chairman:** You have forgotten the maintenance shop in Halifax as CN shops in Moncton were closing down. You are making me sick too.

**Mr. Horodyski:** Mr. Chairman, I have just come back from Halifax. We have a large component of members who work in the new centre, and yes, they transferred over from CN, and yes, they believed, as did the rest of our members in Toronto, Montreal, Winnipeg, their skills were going to be applied to VIA and they had a future.

*[Traduction]*

Nous allons bien sûr perdre des membres. C'est comme un dirigeant d'une société qui perd un bon client. On se demande tout à coup si on a échoué. On se demande si l'on s'est mépris sur le sens de ce qu'on nous a dit.

Non, nous avons cru ces gens qui nous ont dit de venir travailler pour eux; on nous a dit que VIA serait une bonne société viable, qu'elle progresserait au même rythme que le pays, que les jeunes pouvaient y voir des perspectives d'avenir... on a même fait miroiter la possibilité de promotions au niveau de l'administration supérieure... On a certainement dit que ces hommes de métier pourraient préserver leurs compétences.

Mon collègue me demande si nos membres ont perdu leurs droits. La convention collective que nous avons conclue avec le CN ne prévoit pas le transfert d'employés chez VIA. C'est pourquoi nous avons négocié l'entente spéciale en 1985. Notre syndicat a vu d'un seul coup plus de 600 wagonniers, agents de train, aller travailler au centre d'entretien de Toronto et de Montréal. Ces deux centres valaient quelque 130 à 140 millions de dollars chacun. Seuls les employés pour lesquels la période de mutation de trois ans n'est pas terminée... Or à ces deux centres principaux, nous avons dépassé la période de trois ans. Ils sont donc coincés et se voient frappés comme tous les autres employés touchés par ces réductions.

Ils vont s'en tirer, parce qu'en général les gens de métier peuvent trouver du travail, ils peuvent aller utiliser leurs connaissances ailleurs. Je ne peux cependant pas dire franchement aujourd'hui, à titre de chef syndical parlant au nom de ces gens de métier travaillant chez VIA, que je peux donner une explication de cette rapide volte-face. Je ne peux tout simplement pas comprendre, parce que je me souviens des arguments positifs qu'on nous a donnés il y a si peu de temps, notamment les nouveaux ateliers... et le démantèlement des ateliers du CP et du CN qui faisaient auparavant le travail. Si vous le permettez, je vais maintenant changer de chapeau et parler en tant que citoyen canadien, au lieu d'être Stan Horodyski, président national de la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada. Je me demande alors ce qu'il advient de mes impôts.

Cela me préoccupe. J'ai commencé mon apprentissage dans un édifice construit en 1916, juste à l'extérieur de Vancouver. Cet édifice n'existe plus. C'est vrai qu'en modernisant les chemins de fer, on a réduit le nombre de wagonniers, le nombre de cheminots.

**Le président:** Vous avez oublié l'atelier d'entretien de Halifax, car vous avez parlé des ateliers du CN qui fermaient à Moncton. Cela me rend malade.

**M. Horodyski:** Monsieur le président, je reviens justement de Halifax. Un grand nombre de nos membres qui travaillent au nouveau centre y avaient été mutés du CN, et ils croyaient en effet, tout comme nos autres membres à Toronto, Montréal ou Winnipeg, qu'ils pourraient utiliser leurs compétences chez VIA et qu'ils avaient un avenir.



[Text]

[Translation]

• 1005

Ironically, between CN and VIA, Halifax has been the poor cousin. They have never seen new facilities. This was the one bright light for Halifax, the VIA maintenance centre. There had been a promise to build a freight repair shop for CN for a number of years. That was eventually, in my view, integrated or caught in the web of rail maintenance.

Understand that over the years CN shops have primarily done all the maintenance on passenger. It was hit and miss. It was integrated and there was... I could talk to you for two hours on the poor economics, on methods, because it was integrated with freight. The ideal situation was to have dedicated shops, state-of-the-art systems such as the run-throughs in the maintenance centres, including Halifax, for VIA now to start benefiting, where they have their own equipment, their own skilled people, their commitment, their morale, their feeling of a positive note. That is a hard thing to build up in any structure, whether it be a trade union or a corporation or anything—the PTA. A teamwork approach was taken, and now that team has been shot all to hell.

Today is probably a sad day in Halifax, because they have been left hanging on a string. And I am amazed. I heard the broadcast from Winnipeg. I happened to be in a shop in Winnipeg when Mr. Lawless announced the closure. That is what I read in documentation filed to me about the Halifax maintenance centre and then a correction made by the Hon. Prime Minister.

My people do not know that. There has never been any commitment or clarification. I heard an interview with Mr. Lawless on television here the other evening. He was asked the question and he said everyone can make a mistake. The mistake is the decision that was taken on VIA Rail. It is a sad day, because as a third-generation Canadian, born in Prince Albert, Saskatchewan, relocated to the west coast... the railway has always meant so much to me and the people I have come to know and work with.

Then I replanted to Ottawa for the brotherhood. I saw a beginning, particularly in 1984-85, when committees were put together, when there was input from different groups, and this structure started to mould, at least from a mechanic's point of view. Whether you buy the new equipment, which I believe you must, or at least refurbish what you have, you put the shops and the skilled people together, you bring over skilled train men, engine men... you put together a team that can only succeed.

**The Chairman:** I must say the three of you have made very different points. Mr. Abbot, in his usual way, is very articulate and penetrated some very provocative issues.

Chose ironique, Halifax a été considérée comme un parent pauvre tant par CN que par VIA. On n'y a jamais vu de nouvelles installations. Le grand espoir de Halifax était le centre d'entretien de VIA. On lui avait promis pendant des années un atelier de réparation des trains de marchandises du CN. J'estime qu'on a simplement intégré ce projet au nouveau réseau d'entretien ferroviaire.

Il faut bien comprendre qu'au cours des ans, les ateliers du CN faisaient tout l'entretien des trains de voyageurs. On a agi au petit bonheur la chance. On a intégré et puis... Je pourrais vous parler pendant deux heures des mauvaises décisions sur le plan économique, des méthodes utilisées, parce qu'on a intégré les services d'entretien à ceux du transport de marchandises. L'idéal aurait été des ateliers spécialisés, utilisant des méthodes dernier cri comme les installations d'essais dans les centres d'entretien, notamment à Halifax, afin que VIA commence à profiter de son nouvel équipement, de ses employés spécialisés, de leur engagement, de leur moral et de leur sentiment positif. C'est difficile d'obtenir tout cela dans n'importe quelle organisation, qu'il s'agisse d'un syndicat ouvrier, d'une société ou même d'une association de parents-enseignants. On a préconisé la collaboration et voilà qu'on détruit tout cela.

C'est probablement un jour triste aujourd'hui à Halifax, parce qu'on a laissé tomber cette ville. Je suis vraiment frappé de stupeur. J'étais à Winnipeg en train de visiter un atelier, lorsque j'ai entendu à la radio M. Lawless annoncer la fermeture. C'est ce que j'ai lu dans les documents qu'on m'a fait parvenir au sujet du centre d'entretien de Halifax, puis le premier ministre a fait une correction.

Les gens que je représente ne savent pas cela. Ils n'ont pas entendu d'engagement ou d'explication. L'autre soir, j'ai vu une entrevue de M. Lawless à la télévision. On lui a posé la question et il a répondu que tout le monde peut faire une erreur. Cette erreur est la décision prise au sujet de VIA Rail. C'est un jour triste, parce qu'à titre de Canadien de troisième génération, né à Prince-Albert en Saskatchewan, et qui s'est ensuite installé sur la côte ouest... les chemins de fer ont toujours représenté beaucoup pour moi et pour tous ceux que j'ai connus dans mon travail.

J'ai enfin déménagé à Ottawa afin de travailler pour la Fraternité. J'ai vu quelque chose commencer, en particulier en 1984-1985, lorsqu'on a constitué des comités qui ont entendu des exposés de différents groupes, puis cette structure a commencé à se désintégrer, du moins du point de vue d'un mécanicien. Si vous achetez le nouveau matériel, ce qu'il faut faire à mon avis, ou du moins si vous remettez en état le matériel existant, si vous construisez des ateliers et réunissez des gens de métier, en plus d'attirer des agents de train, des mécaniciens... vous bâtissez ainsi une équipe qui ne peut que réussir.

**Le président:** Je dois dire que vous avez tous les trois présenté des arguments très différents. À son habitude, M. Abbot s'est exprimé très clairement et a abordé des

## [Texte]

Mr. Bennett had his perspective. Mr. Horodyski has certainly come in from another perspective.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, I want to thank our witnesses for their presentation today. I want to say to Mr. Horodyski in particular that I think he has made a very powerful appeal to this committee. It is a great shame not all Members of Parliament could hear him speak, indeed all Canadians.

Mr. Horodyski, I think you basically have said to us that with the maintenance centres and the skilled tradesmen the VIA Rail operation had developed to a point where it was coming together. The morale was there, the equipment was there, the state-of-the-art technology was there, the skilled trades-people were there, and there was a commitment to making it work. Are you suggesting to us that it was at a time in the last year or two when it was being pulled together that this decision was being taken?

• 1010

The second question is, notwithstanding the number of people who are reduced, do you think the morale of your members is such that their high level of commitment can be maintained in a dramatically shaved-down operation, to put it bluntly?

**Mr. Horodyski:** I would just answer it this way. I mentioned the collective bargaining process and the special provision of homestead rights. From day one the message across the table was: Do not over-emphasize; do not flog that one too heavy because we know your people are skilled people, we need them, and VIA is going to retain their people. Do not worry about going back to CN. We have a place for them in VIA.

We had to negotiate hard to get three years because we wanted to protect our people. That was their message to us—do not worry about going back; there is a future with VIA.

On the second one, without question, the morale has been just gutted to the fibre, and as I say, tradespeople will go out and find a niche somewhere else. My concern is that railway tradesmen are unique to railways. Railway carmen primarily are one of the most unique trades. Electrical people can go out and do a lot of electrical work outside. It is the same thing with machinists. Railway carmen are trained in every facet of railway equipment, totally in terms of the construction, the maintenance, the safekeeping. By that I mean brake tests, etc. We are, if you will, the composite. We are probably, as somebody once said in some hearing, the guys that most women would like to marry because we can do the plumbing; we are taught plumbing; we do welding; we do wood. We brag a little because we have very extensive training.

## [Traduction]

questions de nature à provoquer la réflexion. M. Bennett a donné son point de vue et M. Horodyski a certainement formulé ses arguments dans une toute autre perspective.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, je tiens à remercier nos témoins de leurs exposés. Je tiens à dire à M. Horodyski en particulier qu'à mon avis, il a fait un plaidoyer émouvant au comité. C'est vraiment dommage que tous les députés n'aient pas pu l'entendre parler, et même tous les Canadiens.

Monsieur Horodyski, vous nous avez dit, je pense, qu'avec les centres d'entretien et les employés spécialisés, VIA Rail avait commencé à vraiment bien s'organiser. Le moral était élevé chez les employés, on disposait du matériel nécessaire, de même que de la technologie de pointe, des employés spécialisés, et tout le monde travaillait à la réussite de l'entreprise. Voulez-vous nous dire que cette décision a été prise au cours des 12 ou 24 derniers mois, pendant qu'on était en train de relancer ainsi l'entreprise?

La deuxième question est la suivante: quelle que soit l'importance des compressions de personnel, pensez-vous que le moral de vos membres soit encore suffisamment élevé pour maintenir la qualité du service dans une exploitation dramatiquement dégraissée, pour dire les choses sans détour.

**M. Horodyski:** Eh bien, voilà. Je vous ai parlé de la négociation collective et de la disposition spéciale de garantie de maintien. Dès le début, le message a été clair: allez-y doucement, parce que nous savons que vos employés sont des gens spécialisés dont nous avons besoin, et VIA va conserver ses employés. Ne vous préoccupez pas de repartir au CN. Nous avons de la place pour eux à VIA.

Nous avons dû négocier très dur pour obtenir trois ans parce que nous voulions protéger nos gens. Et c'est ce qu'ils nous ont dit: ne vous inquiétez pas, ils ont de l'avenir chez VIA.

Pour le deuxième aspect de la question, il est certain que le moral est à zéro, et comme je vous le disais, les gens de métier peuvent se trouver un créneau ailleurs. Ce qui nous préoccupe, c'est que les wagonniers ont un travail très spécialisé dans les chemins de fer. Ils font quelque chose d'unique. Les électriciens peuvent très bien se reconvertir ailleurs, de même que les machinistes. Les wagonniers, eux, connaissent tout sur le matériel ferroviaire, la construction, l'entretien, la sécurité. J'entends par là les vérifications des freins, etc. Nous sommes en quelque sorte des polyvalents. Nous sommes probablement, comme quelqu'un l'a dit lors d'une audience, les hommes dont rêvent les femmes parce que nous sommes capables de réparer la plomberie, nous faisons de la plomberie, nous faisons de la soudure, nous travaillons le bois. Nous nous vantons un peu, mais c'est parce que nous avons une formation très vaste.



[Text]

Those people will now go outside. They will say, what the hell is there for us?

**Mr. Tobin:** That brings me to my next question, Mr. Chairman. Because highly skilled tradespeople, and you just gave us an example of the variety and multiplicity of skills some of your members have, are from an employment point of view extremely mobile, they can go out and find other avenues of employment, other alternatives. To flip the thing around, the psychology generally when we talk about a union asks whether the union is trying to protect its rights, trying to guarantee its jobs, but the reality is that in some trades areas these skilled people can leave. Whether or not they are laid off, whether or not they among of the ones given a pink slip, these people are mobile and can leave.

Given that you have people, specially those at an age where they have still 15 or 20 working years in front of them, given the general uncertainty about the future of VIA Rail, given the conviction on the part of a great many people that this new restructured VIA Rail is designed to fail—many people feel that it is only a matter of another couple of years until the next cut comes, or the final cut comes—I personally wonder how many people who have other options and who are currently working for VIA Rail, and can exercise those options, are going to wait around for the final shoe to drop, the final axe to fall. The question I put—because I do not believe VIA Rail's projection about being able to carry on—is this. Is it not likely that some of the higher skilled people who had not been laid off, who still have a job, may exercise the option to leave in any case because they are looking for a more secure future under this current business plan?

**Mr. Horodyski:** There is no doubt of the uncertainty. There is a big cloud hanging over VIA, and the people who will eventually remain. Hopefully somebody will come down with new senses and new belief, and cut back, and rethink. We think it is not too late. I say it is never too late, but if it does happen, in my view people will start looking elsewhere.

**Mr. Tobin:** Can VIA Rail take your membership for granted? That is the bottom line. Are those skilled people going to hang in there forever?

**Mr. Horodyski:** No, no. Some will, but I do not think VIA Rail—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, my final question is to Mr. Bennett. He raised something that I found alarming, and that is if the government by Order in Council—which I do not think anybody around this table thinks was the proper way to proceed, but that is a fact of life and we deal with it as we find it—makes a decision on VIA Rail. . . More to the point you say they are attempting to do other things indirectly through the back door by Order in Council that are normally handled as part of the collective bargaining process. You referred specifically, Mr. Bennett, during your comments to home stations and seniority districts. Can you please, for the benefit of me

[Translation]

Ces gens-là vont partir, et ils vont se demander ce qu'ils pourront bien trouver.

**M. Tobin:** Ceci m'amène à ma question suivante, monsieur le président. Puisque ces ouvriers hautement spécialisés, et vous venez de nous donner un exemple de la variété et de la multiplicité des compétences que possèdent certains de vos membres, sont extrêmement mobiles du point de vue de l'emploi, ils peuvent trouver d'autres créneaux, d'autres secteurs. Pour retourner l'argument, généralement quand on parle d'un syndicat, on se demande s'il essaie vraiment de protéger les droits des employés, de garantir leurs emplois, mais la réalité, c'est que dans certains domaines, il y a des ouvriers spécialisés qui peuvent très bien partir. Qu'ils soient ou non licenciés, qu'ils reçoivent ou non leur avis de licenciement, ils peuvent très bien s'en aller.

Étant donné que vous avez des gens dans cette situation, en particulier des gens qui ont encore 15 ou 20 ans de vie active devant eux, étant donné aussi l'incertitude générale sur l'avenir de VIA Rail, et sachant que bien des gens sont convaincus que cette nouvelle restructuration de VIA Rail est vouée à l'échec, et sont persuadés qu'il ne se passera que quelques années d'ici la prochaine vague de licenciements, ou même la liquidation définitive, je me demande combien parmi ces personnes qui ont d'autre choix et qui travaillent actuellement pour VIA Rail vont attendre que le couperet final tombe pour s'en aller. Voilà la question que je me pose, car je ne crois pas que VIA Rail puisse s'en sortir comme elle le prétend. Ne pensez-vous pas que les ouvriers spécialisés qui n'ont pas encore été licenciés, qui ont toujours leur emploi, vont de toute façon s'en aller pour essayer de s'assurer un avenir plus stable?

**M. Horodyski:** L'incertitude est incontestable. L'avenir de VIA et des gens qui vont rester est très incertain. Il faut espérer que quelqu'un va arriver avec une nouvelle philosophie, de nouvelles idées et une nouvelle conception de tout le système. Nous pensons qu'il n'est pas trop tard. À mon avis, il n'est jamais trop tard, mais si cela ne se produit pas, les gens vont regarder ailleurs.

**M. Tobin:** VIA Rail peut-elle compter sur vos membres? C'est cela, la question fondamentale. Ces travailleurs spécialisés vont-ils rester là indéfiniment?

**M. Horodyski:** Non, non. Certains d'entre eux, oui, mais je ne pense pas que VIA Rail. . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, ma dernière question s'adresse à M. Bennett. Il a soulevé une question que je trouve très inquiétante, à propos du cas où le gouvernement prendrait une décision au sujet de VIA Rail par décret—et je crois que personne autour de cette table n'est d'accord avec cette façon de procéder, mais les faits sont les faits—. . . vous dites que le gouvernement essaie de faire certaines choses par derrière au moyen de décrets au lieu de le faire normalement dans le cadre de la négociation collective. Monsieur Bennett, vous avez parlé des gares d'attache et des districts d'ancienneté. Pourriez-vous nous expliquer un peu mieux, à mes collègues et à

[Texte]

and all my colleagues around this committee, tell us in more detail what you mean, what it is they are attempting to do and what the impact is?

[Traduction]

moi-même, ce que vous entendez par là, ce qui se prépare et qu'elles vont en être les conséquences?

• 1015

**Mr. Bennett:** For instance, Mr. Chairman, at present in Halifax there are six employees who man the Halifax-to-Moncton passenger run. They are being moved by this notice. There is no change in that. Those trains are still going to be operating. There is no basic change in the service. They are going to be moved from Halifax to Moncton. Their home station and their seniority district right now is Halifax, and they are being moved to Moncton without any benefits other than that the cost of their moving van will be paid.

**Mr. Tobin:** Does VIA Rail normally have the right to do that under the collective agreement without consultation, or are they doing it as part of—

**Mr. Bennett:** No, we would argue that they could not do that without serving a material change notice and going through the complete negotiation process. When you start mixing seniority districts, we would say that they could not do that even under the material change agreement, because seniority districts were negotiated years ago and maintained, and you get into different cross seniorities that we have never been asked to approach. We know some day we will have to look at them at full negotiations, where it is give and take. Here it is just take; VIA is just taking.

I think the best example of where that is coming from is a notice that is outside of the Order in Council notice, and that is a notice they served on the union to run crews from Winnipeg to Churchill. Now, imagine the distance, Winnipeg to Churchill with two crews. I guess we have all ridden passenger trains from time to time, and some people can sleep well and others get to rest. But a railroad man is trained to stay awake when a train is moving. That is his livelihood. That is what a conductor, a brakeman, an engineer are trained for, and they will not be able to rest in this situation where they are not working on this 1,000-mile trip from Winnipeg to Churchill. Yet that is being done because CN wants to close the terminal at Gillam. So they are using all these different angles.

My colleague, Mr. Abbot, referred to the fact that Mr. Lawless can be seen in a real conflict at times, and here is a situation where CN has to provide the crews by contract to VIA at Gillam. They get VIA to serve a notice to double-crew this train from Winnipeg to Churchill—an unsafe situation, by the way, outside of the rights and wrongs of it—and we have CN telling VIA they have to do it, and VIA serves a notice.

In the southwestern Ontario situation, where there is no change at all, they are eliminating home terminals, six

**M. Bennett:** Monsieur le président, prenons par exemple le cas de Halifax, où il y a actuellement six employés pour le train de voyageurs Halifax-Moncton. Ils ont été transférés mais il n'y a pas de changement. Les trains vont continuer à fonctionner. Le changement ne modifie pas fondamentalement le service. Ils vont simplement être transférés de Halifax à Moncton. Leur gare de résidence et leur district d'ancienneté sont actuellement Halifax, mais on les transfère à Moncton sans autre compensation que le paiement de leur déménagement.

**M. Tobin:** Est-ce que VIA Rail a normalement le droit de le faire sans consultation en vertu de la convention collective, ou est-ce dans le cadre de. . .

**M. Bennett:** À notre avis, non. Il faudrait donner un avis de changement important et reprendre toute la négociation. Quand on commence à mélanger les districts d'ancienneté, c'est, à notre avis, même plus qu'un changement important, car ces districts d'ancienneté ont été négociés il y a des années et maintenus, alors que ces déplacements entraînent des questions d'ancienneté qu'on ne nous a jamais demandé de discuter. Nous savons qu'il va falloir mettre la question sur le tapis lors de négociations approfondies, où l'on prend certaines choses d'un côté et où l'on lâche du lest d'un autre. Mais ici, VIA se contente de tout prendre sans rien donner.

On en a un parfait exemple, en dehors du décret; c'est celui de l'avis qui a été envoyé au syndicat pour l'informer que les équipes feraient désormais toute la distance de Winnipeg à Churchill. Vous imaginez, Winnipeg à Churchill avec deux équipes. Nous avons tous pris le train une fois ou l'autre; il y a des gens qui peuvent dormir ou d'autres qui se reposent. Mais les employés du chemin de fer sont entraînés à rester éveillés tant que le train bouge. C'est pour cela qu'ils sont payés. C'est à cela que sont formés un chef de train, un serre-frein, un mécanicien, et ils ne peuvent pas se reposer même s'ils ne travaillent pas pendant tout ce voyage de 1,000 milles de Winnipeg à Churchill. Pourtant, c'est ce qu'on fait parce que le CN veut fermer la tête de ligne de Gillam. Donc, on aborde les choses sous tous ces angles.

Mon collègue, M. Abbot, a souligné que M. Lawless était parfois dans une situation très délicate, et c'est le cas ici, puisque le CN doit par contrat mettre des équipes à la disposition de VIA à Gillam. On dit à VIA d'émettre un avis de doublement des équipes sur ce train de Winnipeg à Churchill—soit dit en passant, et indépendamment du bien-fondé ou non de cette question, c'est quelque chose de fondamentalement dangereux—le CN dit à VIA de le faire, et VIA envoie cet avis.

Dans le sud-ouest de l'Ontario, où rien n'a changé, on supprime six têtes de ligne qui sont des gares d'attache:



[Text]

of them: Capreol, Windsor, Niagara Falls, Sarnia. It is outrageous; it is not proper.

**Mr. Abbot:** Mr. Chairman, I would like to add just one comment on this exchange here in case there is any confusion. The Order in Council Mr. Bennett is referring to is an Order in Council that was passed in 1978. The purpose of that Order in Council at that point in time, when VIA was set up, was to free up some funds for employees who were transferring from CN and CP into VIA in addition to the funds and the job security agreements that existed at that time. As a result of that, all the other employees who were subsequently transferred from that shop were transferred under what are called special agreements that flowed from that Order in Council.

Now, here is a point I would like to touch on here that is becoming contentious, and I think Mr. Lawless touched on it in his evidence. What the railways are doing here—and I have some questions in another place to ask on this—is that instead of using the terms of the collective agreement, which is the proper document between the employees, the unions, and the railways, in many cases they are using a section of these special agreements that flowed from the Order in Council way back in 1988 that was meant to transfer and protect employees who went over. Now, the use of that process, the use of that special agreement, in some cases, in some situations, could result and is resulting in depriving some of the employees involved of benefits they have pursuant to the collective agreement. So all these notices are being served. We have had notices served to signal maintainers, who have nothing to do with VIA—being served under the special agreement, and that union has never been involved in the special agreement. We are in the process of contesting that. I just wanted to add that in case there is some confusion about Orders in Council.

• 1020

**Mr. Benjamin:** I have to start by saying that companies and governments are just like individuals: your word is your bond. I sincerely believe that every member of this committee and every person in this room stands by his word and would not go back on his word, verbal or written, except with the agreement of the person or persons to whom he has given his word or with whom he has signed an agreement.

I never thought I would live to see the day when any government would go to these lengths to violate their word and their written collective agreement with their employees, or a government corporation doing that. It seems to me that this is one item on which this committee should be able unanimously to say that to the government, because we are all part of Parliament and it means our word is looked upon as being no good either.

**Mr. Abbot,** I received a copy of an application you have made to the National Transportation Agency asking for public hearings on the legality of actions of the

[Translation]

Capreol, Windsor, Niagara Falls, Sarnia. C'est scandaleux, c'est inadmissible.

**M. Abbot:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter une précision ici pour éviter toute confusion. Le décret dont parle M. Bennett est un décret adopté en 1978. Il s'agissait à l'époque, quand VIA a été mise sur pied, de débloquent les fonds pour les employés qui étaient transférés du CN et du CP à VIA en complément des fonds et des ententes sur la sécurité d'emploi qui existaient déjà. Par la suite, tous les autres employés qui ont été transférés, l'ont été en vertu de ce qu'on appelle des ententes spéciales découlant de ce décret.

Nous avons donc ici un point assez litigieux, que M. Lawless a évoqué dans son témoignage. Voici ce que font les compagnies de chemin de fer, et j'ai des questions à poser ailleurs à ce sujet: au lieu de se servir de la convention collective qui est le document qui devrait normalement être utilisé pour les employés, le syndicat et la compagnie, bien souvent elles se servent d'un passage de ces ententes spéciales découlant de ce décret qui était censé garantir la protection des employés qui étaient mutés à l'époque. Or, le recours à cette disposition spéciale dans certains cas, dans certaines situations, peut entraîner pour certains employés la privation de certains avantages qu'ils avaient en vertu de leur convention collective. On envoie en ce moment tous ces avis. On en a envoyé aux préposés à l'entretien des signaux, qui n'ont rien à voir avec VIA—on leur envoie ces avis en vertu de cette entente spéciale, alors que ce syndicat n'a jamais rien eu à voir avec cette entente. Nous sommes en train de contester tout cela. Je voulais simplement vous préciser cela pour éviter toute confusion au sujet de ce décret.

**M. Benjamin:** Je commencerai par dire que les entreprises et les gouvernements sont exactement comme les particuliers: ils sont liés par leur parole. Je crois sincèrement que tous les membres de ce comité et toutes les personnes ici présentes ont une parole et ne reviendraient pas sur cette parole, qu'elle soit écrite ou orale, sans l'accord de la personne ou des personnes auxquelles cette parole aurait été donnée ou avec lesquelles une entente aurait été conclue.

J'aurais jamais imaginé que je verrais un jour un gouvernement ou une société d'État violer ainsi sa parole et la convention collective conclue avec ses employés. Je crois que notre comité à l'unanimité devrait pouvoir le dire clairement au gouvernement, car nous faisons tous partie du Parlement et que cela remet en cause la crédibilité de notre propre parole.

Monsieur Abbot, j'ai reçu un exemplaire de la demande que vous avez présentée à l'Office national des transports pour que des audiences publiques soient tenues

*[Texte]*

government and VIA Rail, I gather under both the National Transportation Act and the Railway Act. Would you be good enough to explain to the committee the basis for your application and some examples of where you believe they are in violation of the law?

**Mr. Abbot:** In a general overview, the basis is this. I would argue that prior to the setting up of VIA Rail the two railway companies, CN and CP, were responsible and had a duty to provide rail passenger service as they had done since day one. Obviously rail passenger service came before freight, so CN and CP were rail passenger railways.

Under the old Railway Act certain sections said that these railways had to meet the traffic offered, traffic including passengers traffic offered. After the MacPherson royal commission and the Pickersgill concept, which was introduced into the Railway Act, after a hearing to look at certain criteria it was contained in the act that a rail passenger service could be declared uneconomic and once it was declared uneconomic 80% of the subsidies were paid to CN and CP. That was the responsibility of the CTC.

VIA came along and it was the first time we had rail passenger service set up by Orders in Council of the CTC. These Orders in Council of course still exist, and they are administered by the agency, now the NTA. But the significant point is this: it was the first time that we had such things as orders setting up routes in Canada. We never had that before. Now, hypothetically, if we did not have these orders at that time, then obviously the minister could not have used subsection 64.(1) because there would have been nothing to vary. Therefore, he would have had to come to Parliament to make changes, because he would have had to change the Railway Act or the NTA, the Railway Act most likely. So he cannot take on any more power than the commission had.

• 1025

Now, our argument is this to the NTA. It seems to me that, pursuant to the two pieces of legislation that govern transportation in Canada, which is the Railway Act and the National Transportation Act, the NTA been seldom seen or heard in this whole exercise. It is our submission that they have some responsibility somewhere under sections 144 and 145 of the NTA and 267, the old 262 of the amended Railway Act.

We filed an application under 147, our association as a person, saying that on January 15, when the routes are cancelled and VIA Rail no longer exists, we want them to go to the two existing railways that still have the lines there and make a decision, if they are complying with 144 and 145. On January 15 there will be passengers there and that is traffic offered, and the Railway Act says that if traffic is offered, then it has to be met by the railway company. So the traffic is offered. The people are there.

*[Traduction]*

sur la légalité des actions du gouvernement et de VIA Rail, tant du point de vue de la Loi nationale sur les transports que de celui de la Loi sur les chemins de fer. Auriez-vous l'obligeance d'expliquer au comité les raisons de cette demande et de lui donner quelques exemples de ce que vous considérez comme des infractions à la loi?

**M. Abbot:** En gros, voici de quoi il s'agit. Je soutiens qu'avant la création de VIA Rail, les deux compagnies ferroviaires, le CN et le CP, avaient le devoir et la responsabilité d'assurer un service voyageurs, et l'avaient fait depuis toujours. De toute évidence, les services voyageurs passaient avant le service marchandises, et CN et le CP étaient par conséquent des compagnies de chemin de fer pour voyageurs.

Certains articles de l'ancienne Loi sur les chemins de fer précisait que ces compagnies devaient assurer le trafic sur demande, notamment le trafic de voyageurs. Après la commission royale MacPherson et une fois mise en place la formule Pickersgill, qui a été incorporée à la nouvelle Loi sur les chemins de fer, on a dit dans la loi qu'un service de transport de voyageurs pouvait être déclaré non rentable, à partir du moment où 80 p. 100 de subventions étaient versés au CN et au CP. Cela relevait de la responsabilité de la CCT.

VIA est arrivée, et c'est la première fois que nous avons eu un service de transport de voyageurs fixé par décret de la CCT. Ces décrets existent toujours, et ils sont administrés par l'office actuel, l'ONT. L'important, c'est ceci: c'est la première fois qu'on a fixé des routes par décrets au Canada. C'est la première fois. Théoriquement, s'il n'y avait pas eu ces décrets à l'époque, le ministre n'aurait pas pu se servir du paragraphe 64.(1) puisqu'il n'y aurait rien eu à changer. Par conséquent, il aurait été obligé de demander au Parlement l'autorisation de faire des changements, parce qu'il aurait dû modifier la Loi sur les chemins de fer ou la Loi nationale sur les transports, plus probablement la première. Il ne pouvait pas outrepasser les pouvoirs de la commission.

Voici donc ce que nous disons à l'ONT. J'ai l'impression que nous avons bien rarement entendu cet office intervenir dans tout cet exercice en vertu des deux lois qui régissent les transports au Canada, la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports. Nous estimons qu'il a une responsabilité en vertu des articles 144 et 145 de la LNT et de l'article 267, l'ancien 262, de la Loi sur les chemins de fer modifiée.

Notre association a présenté une demande en vertu de l'article 147 en disant que le 15 janvier, une fois que ces routes seront supprimées et que VIA Rail n'existera plus, nous voulons qu'elles soient transférées aux deux compagnies ferroviaires existantes et nous voulons une décision de l'office pour savoir si les articles 144 et 145 sont respectés. Le 15 janvier, il y aura des voyageurs prêts à prendre le train, et la Loi sur les chemins de fer dit que s'il y a des passagers, la compagnie de chemin de fer doit



*[Text]*

The act is still in force. All that has happened is orders have been varied.

Our submission is that the NTA has to still follow the procedures laid down with respect to passenger service as of January 15. January 15 there will still be passengers there. There will still be traffic available on CN and CP. It is our argument, tentatively at this point in time—we have it up for opinion from outside counsel. We believe the NTA somewhere in this process has a responsibility under the Railway Act and the National Transportation Act to do something.

Never has any of the criteria of 267 been examined—the alternate modes of traffic, the social implications—all of these things that are contained in the Railway Act which is the responsibility of the NTA.

The counterside of the argument, to cut it short, is that one could say that all of the obligations of CN and CP, going back to day one in rail passenger service, notwithstanding what is still embedded in legislation—it has never been changed by Parliament—are all extinguished by the simple mechanism of varying an order. We disagree with that.

I can tell you that the NTA have accepted our application and it is going through the process. They have written to the general counsel of VIA, CN, and CP.

**The Chairman:** When are you going to have the hearing? Has there been a date set yet?

**Mr. Abbot:** Under the new act, the NTA has the right to decide any procedure they want. Maybe I am slightly closer to having public hearings than this committee is, only slightly.

**The Chairman:** Did you send that little notice or application just to Mr. Benjamin or did you send it to someone else on the committee?

**Mr. Abbot:** No. As far as I am concerned I filed it with the NTA.

**Mr. Benjamin:** The NTA mailed it to us. I received one from them.

**The Chairman:** You received one from them, did you?

**Mr. Benjamin:** I did not ask for it. They mailed it.

**The Chairman:** That is interesting. Anyway you did not send it to—

**Mr. Abbot:** I sent one to you.

**The Chairman:** When?

**Mr. Abbot:** When I filed it. I am sure I sent one to you.

**The Chairman:** I hope you did.

**Mr. Abbot:** I did.

**An hon. member:** Did you send one to us?

**Mr. Abbot:** Who are you?

*[Translation]*

les transporter. Or, il y a un public. La loi est toujours en vigueur. On a simplement modifié les instructions.

Nous soutenons que l'ONT devra toujours respecter les procédures établies en matière de transport de voyageurs après le 15 janvier. Le 15 janvier, il y aura toujours des voyageurs. Le CN et le CP pourront toujours assurer le service. C'est pour l'instant l'argumentation que nous essayons de soutenir à titre provisoire, en attendant d'avoir l'avis d'un conseiller juridique extérieur. Nous estimons que l'ONT a une certaine responsabilité à assumer en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports.

On ne s'est jamais interrogé sur les critères prévus à l'article 267, les autres modes de transport, les répercussions sociales, tous ces éléments de la Loi sur les chemins de fer qui relèvent de l'ONT.

L'argument contraire, très brièvement, consisterait à dire que toutes les obligations du CN et du CP, depuis l'origine du transport de voyageurs, et en dépit de tout ce que prévoit la loi—qui n'a jamais été modifiée par le Parlement—tout cela peut être supprimé par un simple décret. Nous ne sommes pas du tout d'accord.

Je peux vous dire que l'ONT a accepté notre demande et qu'elle y donne suite. Il a écrit aux avocats généraux de VIA, du CN et du CP.

**Le président:** Quand allez-vous avoir cette audience? A-t-on fixé la date?

**M. Abbot:** Avec la nouvelle loi, l'ONT est maître de sa procédure. Je vais peut-être obtenir une audience publique un peu plus tôt que votre comité.

**Le président:** Avez-vous envoyé cette demande seulement à M. Benjamin, ou l'avez-vous aussi envoyée à quelqu'un d'autre au comité?

**M. Abbot:** Non. Je l'ai adressée à l'ONT.

**M. Benjamin:** L'ONT nous en a envoyé une copie. Je l'ai reçue.

**Le président:** Vous en avez reçu une?

**M. Benjamin:** Je ne l'ai pas demandée. Ils me l'ont envoyée.

**Le président:** C'est intéressant. De toute façon, vous ne l'avez pas envoyée. . .

**M. Abbot:** Je vous en ai envoyé une.

**Le président:** Quand?

**M. Abbot:** Quand j'ai présenté la demande. Je suis certain de vous en avoir envoyé une copie.

**Le président:** J'espère.

**M. Abbot:** J'en suis sûr.

**Une voix:** Vous nous en avez envoyé une copie?

**M. Abbot:** Qui êtes-vous?

[Texte]

**An hon. member:** The Liberal Party.

**Mr. Abbot:** Yes, I sent one.

**Mr. Benjamin:** I mentioned this point when the Federation of Canadian Municipalities was in front of us. More than 600 of them are upset about this and have said so to the government and to the federation. They said they would be most happy to present what you are doing before the NTA to their own board. If their own board agrees, they would be happy to join with you. So I would urge you, if you have not already done so, to contact the FCM. Send them all your documentation and they can talk to their legal counsel. You may be able to get additional support or additional intervenors in support of what your allegations are.

• 1030

**Mr. Bennett,** has your union considered going to Federal Court over the propriety of an Order in Council that does something that it cannot do in a collective agreement, which I believe is a fully legal document?

**Mr. Bennett:** It is interesting that you ask that question, Mr. Benjamin, because I can tell you that our counsel is examining that right now. They are preparing an opinion for us as to the whole legality question of using section 64 of the Railway Act vis-à-vis the Order in Council process. We are having a look at that from that angle.

**Mr. Benjamin:** Mr. Abbot or Mr. Bennett, are the railway brotherhoods, collectively or individually, looking into the idea—I am not a lawyer, but it seems to me there are some grounds here—of going to the Federal Court and applying for an injunction on what is to be done on January 15 and also what is being done in violation of collective agreements. Is there any possibility going that route?

**Mr. Abbot:** First of all, Mr. Benjamin, as far as the CRLA is concerned, we started this process with the NTA. We are getting an opinion, collectively, from outside counsel to see where we stand and where we can go. In my opinion, before we can start looking at Federal Court for an injunction, we have to have something to say to the court, do not do this while this is happening. In our claim before the NTA, it may well be that we will attempt to take injunctive action on the basis that the NTA, which is the body seized to administer this act, is now investigating it and therefore these urban council cuts that come in on January 15 should be held up until the NTA has finished its investigation. This is what we are attempting to do.

On the question of subsection 64.(1) and the minister's use of that provision, again we will get an opinion from counsel. We went through this in 1981 when Mr. Pepin did it. The words in subsection 64.(1) are very clear. It says that the minister, at any time, on his own motion, can rescind any orders, etc. There was no question about it being immoral, unethical, and all these things. But the

[Traduction]

**Une voix:** Le Parti libéral.

**M. Abbot:** Oui.

**M. Benjamin:** J'ai soulevé cette question lors de la comparution de la Fédération canadienne des municipalités. Il y en a plus de 600 qui sont mécontentes et qui l'ont dit au gouvernement et à la fédération. Ces municipalités seraient très heureuses de proposer à leur propre conseil de vous appuyer auprès de l'ONT. Si leur conseil est d'accord, elles sont toutes prêtes à rejoindre vos rangs. Je ne saurais donc trop vous recommander de prendre contact avec la FCM si vous ne l'avez pas déjà fait. Envoyez-leur tous vos documents et ils pourront en discuter avec leur conseiller juridique. Vous pourrez peut-être recevoir une aide supplémentaire ou des renforts pour votre démarche.

Monsieur Bennett, votre syndicat a-t-il envisagé de contester devant la Cour fédérale la pertinence d'un décret qui fait quelque chose qui n'est pas permis par la convention collective, alors que celle-ci est un document parfaitement légal?

**M. Bennett:** Il est intéressant que vous posiez cette question, monsieur Benjamin, car notre avocat est justement en train d'y réfléchir. Il est en train de préparer une opinion sur toute la question de toute la légalité du recours à l'article 64 de la Loi sur les chemins de fer face à la procédure par décret. Nous étudions la question sous cet angle.

**M. Benjamin:** Monsieur Abbot ou monsieur Bennett, les fraternités de cheminots envisagent-elles collectivement ou individuellement—je ne suis pas avocat mais je pense qu'il y a suffisamment de motifs ici—de demander à la Cour fédérale une injonction à propos de ce qui va se passer le 15 janvier et de toutes ces initiatives qui violent les conventions collectives? Est-ce une possibilité?

**M. Abbot:** Tout d'abord, monsieur Benjamin, pour ce qui est de l'ASCC, nous avons entamé cette démarche auprès de l'ONT. Nous attendons collectivement un avis juridique extérieur pour décider de la marche à suivre. À mon avis, avant de demander une injonction à la Cour fédérale, nous devons constituer une argumentation solide. Il se pourrait que dans notre appel auprès de l'ONT, nous essayions de demander une injonction en disant que l'ONT, l'organisme chargé d'administrer cette loi, effectue actuellement une enquête et que, par conséquent, ces coupures prévues pour le 15 janvier devraient être retardées jusqu'à ce que l'enquête de l'ONT soit terminée. C'est ce que nous essayons de faire.

Quant au paragraphe 64.(1) et à l'utilisation de cette disposition par le ministre, je vous répète que nous attendons une opinion juridique. Nous avons déjà posé la question en 1981 quand M. Pepin l'a fait. Le texte du paragraphe 64.1 est parfaitement clair. Il dit que le ministre peut, à tout moment, annuler les arrêtés, etc. On ne s'est pas demandé si de tels actes étaient immoraux,



## [Text]

bottom line in my opinion is there is very little illegality about the minister using that to do what he is doing. Parliament has given him the power to do what he is doing, and he is doing it. I do not know what recourse there is in that area.

The major thrust from the CRLA's point of view is to attempt to get the NTA involved, on the basis that the agency is responsible as a quasi-judicial agency under two statutes, the Railway Act and the National Transportation Act, to do certain things in the area of rail passenger service. They are not doing it as far as we are concerned, and it may well be that they do not have to do it, but we will find that out.

The comment I make to the mayors and municipalities is, in the areas where they are losing their passenger service, or it is being deprived, they should simply submit an application to the NTA under subsection 147.(1) of the act and say, we want you to investigate this because we have passengers here, there is traffic here, and no one is doing anything about the damn thing. Get the NTA into the act. I firmly believe that the NTA and Mr. Nielsen should be doing something. I do not want to tell this committee what to do. Maybe you should have him here. You have had everybody else, so why not old Eric?

• 1035

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have one further question regarding the shop crafts. I understand there are some areas in which you have nothing in a collective agreement that other unions have with VIA and that you do not have the equivalent protection, limited as it is, that UTU or CBRT have. How does this impact upon your union and the other shop craft unions? Mr. Tobin's questions and your responses were enough to make me break into tears about losing these highly trained people. It is a social and economic stupidity and tragedy. Is there any provision for any of them to go back to CN and CP?

**Mr. Horodyski:** Mr. Benjamin, Mr. Chairman, members of the committee, the question of the right to go back ties in with the feature in the special agreement that was negotiated at the time of the transfer. The homestead right provision was a three-year period. That period has run its term in Montreal and Toronto, the two major centres, for all the organizations. Our group represents approximately 55% of all the tradesmen on VIA. The other crafts, electricians, the machinists and the electrical workers, they are in the same boat. They have a similar special agreement. You are quite right. Once that period has run its term, the protection, the right to return to CN—and many people have many years with CN in terms of seniority, up to 30 years, all that is lost. They cannot go back and they are stuck with VIA.

In terms of their entitlement under the article (j) component of the special agreement, and this is where the

## [Translation]

contraires à l'éthique, etc. Mais à mon avis, il est tout à fait légal pour le ministre de se servir de cette disposition. Le Parlement lui en a donné le pouvoir, et il l'exerce. Je ne vois pas de recours dans ce domaine.

Ce que nous essayons surtout de faire, c'est de faire intervenir l'ONT en tant que responsable quasi judiciaire d'un certain nombre de choses dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs en vertu des deux lois, la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports. Nous estimons que l'Office ne fait pas ce travail, et que peut-être effectivement il n'est pas obligé de le faire, mais nous allons le déterminer.

Ce que je dis aux maires et aux municipalités, c'est que s'ils perdent le service de transport de voyageurs, ils n'ont qu'à présenter une demande à l'ONT en vertu du paragraphe 147.1 de la loi et dire qu'ils réclament une enquête parce qu'ils ont des voyageurs, un public, et que personne ne s'en occupe. Qu'on mette l'ONT au pied du mur. Je suis profondément convaincu que l'ONT et M. Nielsen devraient faire quelque chose. Je ne veux pas vous dicter une marche à suivre. Vous devriez peut-être le convoquer. Vous avez déjà entendu tous les autres, alors pourquoi pas ce vieil Eric?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai encore une question au sujet des ouvriers d'ateliers. Si je comprends bien, il y a certains secteurs où la convention collective ne prévoit pas la même protection, si limitée soit-elle, que pour les Travailleurs unis des transports ou la Fraternité canadienne des cheminots. Qu'est-ce que cela signifie pour votre syndicat et les autres syndicats des ouvriers d'ateliers? Les questions de M. Tobin et vos réponses m'ont vraiment fait frémir à l'idée de perdre ces travailleurs très spécialisés. C'est une stupidité et une tragédie sociales et économiques. A-t-on prévu la possibilité pour certains de ces travailleurs de revenir au CN et au CP?

**M. Horodyski:** Monsieur Benjamin, monsieur le président, membres du comité, la question du droit de revenir au CN et ou CP est liée à l'élément de l'entente spéciale qui a été négociée à l'époque de la mutation. La disposition concernant ce droit portait sur trois ans. Cette période est expirée pour Montréal et Toronto, les deux principaux centres pour toutes les organisations. Notre groupe représente à peu près 55 p. 100 de tous les ouvriers de VIA. Pour ce qui est des autres, les électriciens, les machinistes et les travailleurs de l'électricité, c'est la même chose. Ils ont une entente spéciale analogue. Vous avez tout à fait raison. Une fois que cette période est terminée, la protection, le droit de revenir au CN—et il y a beaucoup de gens qui ont des années d'ancienneté au CN, jusqu'à 30 ans—tout cela est perdu. Ils ne peuvent plus y retourner, ils sont bloqués à VIA.

Pour ce qui est de leur droit en vertu de l'article j) de l'entente spéciale, et c'est là que se pose le problème, qui

*[Texte]*

issue is, and it is similar to the one of my friend to the right, what the railway is now saying and what we are hearing from Mr. Lawless is contrary to what I believe I repeatedly heard from the minister—that there was a commitment and an obligation and a direction given to VIA to obligate or at least to live up to terms of the collective agreement.

Since 1985 our organization has concluded two collective agreements with no work stoppages. In fact in the first one, which we commenced bargaining in late 1985, we did a complete rewrite of the former—

**The Chairman:** I am going to interrupt because we are away over the time limit here. We have heard some evidence of this before and this is what you are really involved with right now.

**Mr. Horodyski:** There is a dispute now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Some people who were here before us today are in Montreal on this matter, or at least part of this matter, are they not?

**Mr. Horodyski:** The railway is refusing to recognize the provisions of the collective agreement that have a plan called "employment security". We have negotiated an eight-year plan—

**The Chairman:** You see, this is what no member has asked yet and I am going to ask it. I thought Mr. Abbot might touch on it. There is a wide difference of opinion on what this is going to cost. Someone says \$140 million, and depending on who is affected, the term and the length it could be much more. Some say perhaps \$1 billion. This involves security, severance and pension. I wanted to know what your views were. Everyone has said so far that they cannot really say, because it is all under negotiation.

**Mr. Abbot:** Mr. Chairman, what you are saying is this. When Mr. Lawless was here he was asked the same question, and I can understand his answer. Mr. Lawless said that as far as his present five-year plan is concerned, which has something like four years to go, in his view \$140 million would cover it all within the next couple of years to the end of his five-year plan. When his five-year plan ends we have provisions in collective agreements that provide, generally speaking, that if there is no work available, a person can retain his salary until he is aged 55, qualifies for early retirement or gets another job.

First off, Mr. Lawless is correct there too. One cannot get to these until one goes through all of the displacement processes. As far as the running trades are concerned, they have the right to go back to CN and CP, but what Mr. Bennett is getting at—and there are other unions involved here—is that there are things happening that on the face of it do not directly involve VIA but are subsequent to it: the change of home terminals, running trains without people. They are now being affected by the adjustment of home terminals. That is a problem. We have people in the

*[Traduction]*

est le même que celui qu'a mentionné mon ami ici à droite, ce que M. Lawless nous dit est contraire à ce que le ministre n'a cessé de nous répéter à mon avis, à savoir qu'on avait donné des instructions et des ordres à VIA pour que la convention collective soit respectée ou tout au moins appliquée.

Depuis 1985, notre organisation a conclu deux négociations collectives sans arrêt de travail. En fait, la première, pour laquelle nous avons commencé à négocier fin 1985, a été un remaniement complet de l'ancienne. . .

**Le président:** Je vais vous interrompre car nous avons dépassé notre limite de temps. Nous avons déjà entendu des témoignages sur cette question, et c'est vraiment cela qui vous préoccupe actuellement.

**M. Horodyski:** Il y a un conflit en cours, monsieur le président.

**Le président:** Certaines des personnes que nous avons entendues aujourd'hui s'occupent de cette question à Montréal, ou du moins d'une partie de la question, non?

**M. Horodyski:** Les chemins de fer refusent de reconnaître les dispositions de la convention collective qui prévoient un plan de «sécurité d'emploi». Nous avons négocié un plan de huit ans. . .

**Le président:** Vous voyez, c'est cela que personne n'a encore demandé et que je vais vous demander. Je pensais que M. Abbot y viendrait peut-être. Les avis divergent énormément sur ce que ça va coûter. Il y en a qui disent 140 millions de dollars, mais le chiffre peut être beaucoup plus élevé selon les personnes concernées. Il y a en a qui parlent même d'un milliard de dollars. Il y a des questions de sécurité, de cessation d'emploi et de pensions. Je voudrais avoir votre point de vue là-dessus. Jusqu'à présent, personne ne veut se prononcer parce que c'est en cours de négociation.

**M. Abbot:** Monsieur le président, voilà ce que vous dites. Quand M. Lawless est venu ici, on lui a posé la même question, et je comprends sa réponse. Il a dit que pour ce qui était du plan quinquennal actuel, qui a encore quatre ans à courir, il estimait qu'il suffirait de 140 millions de dollars d'ici deux ans pour aller jusqu'à la fin de ce plan de cinq ans. Dans la convention collective, nous avons des dispositions qui prévoient globalement qu'à la fin de ce plan quinquennal, s'il n'y a pas de travail, les employés pourront conserver leur salaire jusqu'à l'âge de 55 ans, qu'ils auront droit à la retraite anticipée ou qu'ils pourront se trouver un autre travail.

Tout d'abord, M. Lawless a raison sur ce point. On ne peut pas se prononcer sur cette question tant qu'on n'a pas réglé toute la question des mutations. Le personnel roulant a le droit de retourner au CN et au CP, mais M. Bennett veut soulever la question de changements—et d'autres syndicats sont en cause—qui ne touchent pas directement VIA, mais qui se sont produits par la suite: le changement de gares d'attache, l'exploitation de trains sans passagers. Ces employés sont touchés par les changements de gares d'attache. Cela pose un problème.



[Text]

signal system who may be affected. These are all peripheral things.

[Translation]

Certains de nos membres qui travaillent à la signalisation seront peut-être touchés. Il s'agit-là d'éléments d'ordre secondaire.

• 1040

The bottom line is that if you take every employee who has an entitlement today for employment security under collective agreements and cost it, the worst scenario possible is that if some people with 4 years' service who are 24 years old go to 65—if you make the assumption they will be paid until they take retirement—you could end up with a figure of \$1 billion. Mr. Lawless is saying the \$140,000 will cover the four years.

Si l'on prend chaque employé qui a droit à la sécurité d'emploi conformément aux conventions collectives et que l'on établisse ce que cela va coûter, en supposant que chaque employé sera rémunéré jusqu'à la retraite, on peut aboutir à une facture de un milliard de dollars dans le pire scénario, celui où des employés qui comptent quatre ans d'ancienneté et qui sont âgés de 24 ans devront être rémunérés jusqu'à l'âge de 65 ans. M. Lawless précise que les 140 millions de dollars seront suffisants pour les quatre ans.

**Mr. Horodyski:** Specifically, Mr. Benjamin's question was whether the shop crafts have an employment security-type package. Yes, we do. It is based on an eight-year criterion. The key is the type of notice we receive, and here is where the difference of opinion comes in. Automatically when there is a major re-organization, which is normally called a TO and O—technological, organizational and operational change—where they cut lines or whatever, under our collective agreement such a notice will be issued.

**M. Horodyski:** M. Benjamin voulait savoir si les ouvriers d'atelier avaient un programme de sécurité d'emploi? Oui, nous avons un tel programme. Il repose sur un critère d'une période de huit ans. Le genre d'avis remis à l'employé est l'élément essentiel, et c'est là que les avis divergent. Conformément à notre convention collective, de tels avis sont émis lors d'une réorganisation importante—c'est-à-dire des changements technologiques organisationnels et opérationnels—lorsque la direction élimine des itinéraires par exemple.

As my confrère said, where you exercise your seniority to a boundary, in our case to the extent of the region, in our particular craft approximately 65% to 68% of our people fit into that category. Provided they exercise their seniority within that particular region, and we know there are four on VIA, they would entitle themselves to full pay until they are eligible for retirement, provided in that process there was no opportunity for employment for them.

Comme mon collègue l'a indiqué, dans notre métier, les employés peuvent se prévaloir de l'ancienneté à l'intérieur d'une région: 65 à 68 p. 100 de nos membres entrent dans cette catégorie. S'ils se prévalent de leur ancienneté à l'intérieur de cette région précise,—nous connaissons quatre cas d'employés à VIA—ils auront droit à une pleine rémunération jusqu'à ce qu'ils soient admissibles à la retraite, à condition qu'il n'y ait pas d'emploi pour eux au cours de cette période.

The issue is that the employer is now saying that article (j) is gone, which is the one provision in that special agreement that triggers the implementation of the right to return to CN, and, as I pointed out, for at least 95% of the carmen it is gone. That is lost because the three-year homestead provision has expired. So we have those benefits, but now they are being challenged. We are being told to forget our collective bargaining agreement, which was entered into in good faith. We have gone through two rounds. The carmen as well as the other crafts had no dispute. So we are currently joining together in an arbitration process, and that is the fight that is on.

L'employeur fait maintenant valoir que l'article j) n'est plus en vigueur. Il s'agit de la disposition de cette entente spéciale qui déclenche la mise en vigueur du droit de retourner au CN et, comme je l'ai indiqué, pour au moins 95 p. 100 des wagonniers, ce droit est supprimé. Il est supprimé parce que la disposition de trois ans sur le droit de retour est arrivée à terme. Nous disposons donc de ces avantages, mais ils sont maintenant contestés. On nous dit d'oublier la convention collective que nous avons signée de bonne foi. Nous avons eu deux rondes de négociation. Les wagonniers ainsi que les autres corps de métiers n'ont eu aucune contestation. Nous nous unissons présentement pour entamer un processus d'arbitrage. Voilà donc la lutte qui se déroule présentement.

**The Chairman:** You are following the procedures under the collective agreement.

**Le président:** Vous suivez les procédures prévues dans la convention collective.

**Mr. Horodyski:** They are in violation of the collective agreement.

**M. Horodyski:** Ces procédures ne respectent pas les dispositions de la convention collective.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** I am not sure whether I am going to touch on the same thing. I just want to clarify something Mr. Bennett said.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Je ne veux pas aborder le même sujet. Je désire simplement obtenir une clarification au sujet de ce que M. Bennett a dit.

Mr. Bennett, you painted a fairly elaborate picture about someone with 25 years' seniority who would have

M. Bennett a décrit de façon très détaillée le cas d'un employé comptant 25 ans d'ancienneté qui devra

[Texte]

to move to Toronto, for example, against his wishes. Would a 25-year individual with a lay-off not have the option to exercise the lay-off? When you painted that picture you made it sound like he had only one option.

**Mr. Bennett:** I tried to be clear on that issue. I said that if he wished to continue to work at VIA, if he wished to—

**Mr. Chadwick:** If he wished to continue to work. I can understand that.

**Mr. Bennett:** Over the years our people have tried to work up to that position of passenger service.

**Mr. Chadwick:** You did not qualify it before, but you do now. If he exercised his option to stay where he lived and took the lay-off, that is in the courts or is going to be in the courts? Is that what you are saying?

**Mr. Bennett:** No. We are challenging the propriety of the minister's use of the Order in Council. I am saying we are looking at that; we are not challenging it.

**Mr. Chadwick:** What will the 25-year individual get if he decides to take the lay-off?

**Mr. Bennett:** Our group has a flow-back arrangement. He would be able to return to Canadian National or Canadian Pacific.

• 1045

**Mr. Chadwick:** So it is not really true that he would have to go to Toronto or somewhere else.

**Mr. Bennett:** No, as I said, it is only if he wishes to remain in passenger service, and that is what he wants to do.

**Mr. Chadwick:** All right, you have clarified that for me. Someone said—

**Mr. Bennett:** I am sorry to interrupt you, but someone is going to get laid off over that process.

**Mr. Chadwick:** Someone is going to get laid off?

**Mr. Bennett:** Sure, someone, but it will be a younger man.

**Mr. Benjamin:** If he goes back to CN, somebody else is kicked out.

**Mr. Chadwick:** So he has bumping—

**Mr. Bennett:** Yes, that is correct. I cannot put a price figure on it for you. I do not know exactly. Those costs cannot be determined until we see who it is.

[Traduction]

déménager à Toronto, contre sa volonté. Un employé qui compte 25 ans d'expérience et qui reçoit un avis de licenciement n'a-t-il pas la possibilité d'accepter ce licenciement? Lorsque vous avez décrit cet exemple, vous avez donné l'impression que cet employé n'avait qu'un seul choix.

**M. Bennett:** J'ai essayé de décrire la situation clairement. J'ai précisé que si cet employé désirait continuer à travailler pour VIA, s'il le désirait. . .

**M. Chadwick:** S'il désirait continuer à travailler. Je comprends très bien.

**M. Bennett:** Au cours des années, nos membres ont essayé d'obtenir des promotions afin d'avoir un poste au service voyageurs.

**M. Chadwick:** Vous n'aviez pas apporté cette précision auparavant, vous le faites maintenant. Toute la question d'un employé qui décide de demeurer là où il habite et accepte son licenciement est devant les tribunaux ou sera portée devant les tribunaux? Est-ce bien là ce que vous dites?

**M. Bennett:** Non. Nous contestons la pertinence de la décision du ministre d'utiliser ce décret. Nous étudions cette question; nous ne la contestons pas.

**M. Chadwick:** Qu'obtiendra cet employé qui compte 25 ans d'ancienneté s'il décide d'accepter le licenciement?

**M. Bennett:** Notre groupe a conclu une entente permettant à nos membres de retourner travailler pour l'employeur d'origine. Cet employé pourra ainsi retourner travailler au Canadien National ou au Canadien Pacifique.

**M. Chadwick:** Donc, cet employé ne serait pas nécessairement obligé de déménager à Toronto ou ailleurs.

**M. Bennett:** Non, comme je l'ai dit, seulement s'il souhaite continuer à travailler au service voyageurs, et s'il y consent.

**M. Chadwick:** Très bien, vous avez apporté les précisions nécessaires. Quelqu'un a déclaré. . .

**M. Bennett:** Je m'excuse de vous interrompre, mais au cours de ce processus, il y aura une mise à pied.

**M. Chadwick:** Quelqu'un perdra son emploi?

**M. Bennett:** Bien sûr, mais ce sera un plus jeune.

**M. Benjamin:** Si cet employé retourne au CN, quelqu'un d'autre sera mis à pied.

**M. Chadwick:** Cet employé dispose donc de droits de supplplantation. . .

**M. Bennett:** Oui, c'est exact. Je ne peux pas vous dire combien cela pourrait coûter. Exactement, je ne sais pas. Ces coûts ne peuvent pas être calculés tant que nous ne savons pas quels employés sont touchés.



[Text]

**Mr. Chadwick:** So it is not necessarily the 25-year guy who would get what you said would happen?

**Mr. Bennett:** No, it could be a five-year man.

**Mr. Chadwick:** Because of bumping.

**Mr. Bennett:** That is right.

**Mr. Chadwick:** Someone—I am not sure which one—took exception to Mr. Bouchard and some of the documents, and one that was mentioned was... I did not hear whether you were expressing an objection to the environmental process or whether you just touched on the fact that there was a document.

**Mr. Abbot:** That was me.

**Mr. Chadwick:** Yes, did you say you objected to the environmental document?

**Mr. Abbot:** I think, sir, it is being a little bit liberal, if I can use the other side of the table, to call that an environmental document. In other words, the staff people you had before this committee gave evidence, and their evidence was that someone not trained in this process to do these studies in Transport Canada was asked to do certain things and—I am paraphrasing his evidence—they counted up a few cars and said there would be  $x$  number of cars added on here.

I think it is fair to assume, although on the balance of probabilities, that the minister did not do or even consider doing an environmental study before he announced his Order in Council. He got a furore in Question Period; he then decided over a weekend that he had better do something. So he said his staff gave him a report. He consulted with the other Bouchard's staff and said: the easiest way to get off the hook here is to say a preliminary report says there will be no environmental damage, so we need not go any further. So he got the wolves on the opposite side of the House off his back and he put out a mimeograph. But that, in my mind, is not an environmental study.

Now, whether or not an environmental study would have showed more than what he was saying I do not know. But what I question is this ad hockery. In other words, one makes a decision and then Question Period brings something up, and then the reaction to what comes up in Question Period is: gee, we had better go back and do that. That is the point. If you are going to do an environmental study, do an environmental study.

Again, to add to that question, if you start off on the basis, regarding the budget, that you are not going to give a damn about it, you are going to cut VIA Rail by  $x$  dollars and fit everything into it, if that is the decision that was made—and my view is that is the decision that

[Translation]

**M. Chadwick:** Donc, ce ne sera pas nécessairement l'employé comptant 25 ans d'ancienneté qui subira tout ce que vous venez de décrire?

**M. Bennett:** Non, il pourrait s'agir d'un employé comptant cinq ans d'ancienneté.

**M. Chadwick:** À cause des droits de supplantation.

**M. Bennett:** C'est cela.

**M. Chadwick:** Je ne sais plus qui c'était, mais quelqu'un a contesté les déclarations de M. Bouchard et certains documents dont... Je ne sais pas s'il s'agissait d'objections à l'étude sur l'environnement où si on en soulignait simplement l'existence.

**M. Abbot:** C'est moi qui en ai parlé.

**M. Chadwick:** Bon, trouvez-vous quelque chose à redire au document sur l'environnement?

**M. Abbot:** Je pense que ce document manque de rigueur. Des fonctionnaires ont témoigné devant le Comité et ils ont dit qu'on a demandé à des fonctionnaires de Transport Canada qui n'avaient pas la compétence nécessaire d'effectuer certains calculs. Je paraphrase ce qui a été dit, mais ils se seraient bornés à quelques calculs pour déterminer le nombre de voitures qui s'ajouteraient.

Selon toute probabilité, le Ministre n'a pas demandé, ou n'a même pas envisagé de demander, une étude des incidences écologiques avant d'annoncer le décret. Cela a soulevé un tollé à la période des questions; puis, au cours du weekend, il a décidé qu'il serait sage de faire quelque chose et c'est alors qu'il a déclaré avoir reçu un rapport de son personnel. Il a consulté le personnel de son homonyme et il s'est dit: la meilleure façon de s'en tirer, c'est d'affirmer qu'un rapport préliminaire précise qu'il n'y aura aucune conséquence négative pour l'environnement, il n'est donc pas nécessaire de poursuivre la question. Il a pu repousser ainsi les attaques venant de l'opposition en Chambre et il a produit un rapport photocopié. Selon moi, il ne s'agit pas d'une étude d'impact sur l'environnement.

Je ne sais pas si une étude d'impact sur l'environnement nous en aurait appris plus que ce que le Ministre a déclaré. Cependant, je doute d'une mesure adoptée selon l'inspiration du moment. En d'autres termes, un homme politique prend une décision, l'opposition soulève des éléments nouveaux à la période des questions, puis, suite à toute cela, la réaction est la suivante: en effet, nous devrions faire ce que l'opposition a mentionné. Voilà ce que je veux dire. S'il faut faire une étude d'impact sur l'environnement, qu'on en fasse une vraie.

Si au départ, on a décidé que le budget de VIA serait réduit coûte que coûte et que tout serait ajuster en conséquence, si, comme je le crains, c'est ainsi que la décision a été prise, alors, M. Lawless, M. Bouchard et tous les autres doivent simplement suivre les directives

[Texte]

was made—then Mr. Lawless, Mr. Bouchard and all the rest of them have to follow the directions given by Deputy Prime Minister Mazankowski and get on with doing it. Then you simply fit all these factors in because you do not want public hearings, and you have had Decima or someone do the sensitivity polls to see how much flak you are going to get, and you are going to get killed on the GST, so what the hell? VIA will not make any difference, and so you go ahead. That is fine, but if you want to do it that way, Parliament has the power and you have done it that way.

All I am going to say to you is that you are not fooling me or the Canadian Railway Labour Association. The only recourse the public has is the next election. You cannot vote Liberal and you cannot vote Conservative because both of them have had a go at VIA; vote for the NDP, and save the chairman Nowlan's seat because he has always been on our side. That is the only way to do it.

**Mr. Chadwick:** What format do you have for contact with the corporation other than the bargaining process?

**Mr. Abbot:** Do you mean VIA?

**Mr. Chadwick:** Yes.

**Mr. Abbot:** Personally and through our association, we have had an excellent co-operation with former presidents of VIA Rail, as my colleague said. I was involved from the beginning in setting up this Order in Council for the employees with Otto Lang, and I can assure you that it was gung ho for VIA Rail, and our association had an excellent co-operation with all the former presidents of VIA Rail because we were on their side and we were attempting to do what we could do.

However, one statistical thing that happened is that, as soon as we got friendly with them and as soon as they started looking towards making VIA work, they quit or got fired. The last one we had a reasonable rapport with was Mr. de Belleval. We thought he was brought in by Mr. Mulroney as an axe man to get rid of VIA, so we were cool to him. Then we read his speeches and we saw that he was on stream, so we started going along with his philosophy. . . of course, we all know what happened to him. So I do not want to talk to the next president of VIA because I am putting his job in jeopardy.

• 1050

Some hon. members: Oh, oh.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Mr. Abbot, with respect to the legal opinion that you are going to be receiving with respect to the continuing of passenger rail service, we have one being prepared, too, and I offer this because we might want to sit down and share opinions and see how we proceed from there. I offer that, and I will talk to you after the meeting.

[Traduction]

émises par le vice-premier ministre, M. Mazankowski et tout mettre en oeuvre. Il suffit simplement de faire concorder tous ces facteurs pour éviter les audiences publiques. Ensuite, on demande à Decima par exemple d'effectuer des sondages afin de déterminer quelle sera la réaction. Comme, on sera vertement critiqué pour la TPS, qu'y a-t-il à perdre? VIA n'y changera rien, il faut foncer. C'est très bien, mais même alors le Parlement dispose toujours de son droit de regard.

Ni moi, ni l'Association des syndicats de cheminots du Canada ne nous laissons berner par vos manoeuvres. Les prochaines élections sont le seul recours dont dispose le public. On ne pourra voter ni pour les libéraux ni pour les conservateurs, car les deux partis ont réduit les budgets de VIA; il faut voter pour le NPD et maintenir le président Nowlan dans son poste, car il partage notre opinion depuis toujours. C'est la seule solution.

**M. Chadwick:** Outre la négociation, quels sont vos canaux de communication avec la Société?

**M. Abbot:** Vous voulez parler de VIA?

**M. Chadwick:** Oui.

**M. Abbot:** Tant personnellement que par l'entremise de notre association, nous avons pu compter sur une excellente collaboration avec les anciens présidents de VIA Rail, comme l'a d'ailleurs précisé mon collègue. J'ai participé depuis le tout début à l'élaboration du décret visant les employés avec Otto Lang. Je puis vous assurer que nous étions plein d'enthousiasme envers VIA et que notre Association a maintenu une excellente collaboration avec tous les anciens présidents de VIA Rail car nous partageons leur point de vue et nous essayions de faire notre part.

Cependant, à peine les bons rapports établis, de la minute que les dirigeants essayaient de bien faire fonctionner VIA, ils démissionnaient ou bien ils étaient remerciés. M. de Belleval fut le dernier président avec qui nous nous sommes bien entendus. Nous pensions que M. Mulroney l'avait nommé pour mettre la clé sous la porte à VIA; nous avons donc gardé nos distances. Puis, nous avons commencé à lire ses discours et nous nous sommes aperçus qu'il était sérieux, nous avons donc commencé à appuyer sa philosophie. . . nous savons tous ce qui lui est arrivé depuis. Donc, je ne veux pas parler du prochain président du VIA, car je mets son poste en danger.

Des voix: Oh, oh.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Monsieur Abbot, vous allez recevoir un avis juridique au sujet du maintien du service ferroviaire pour voyageurs. Je tiens à préciser que nous avons également demandé un tel avis. Je vous le mentionne car vous désirez peut-être nous rencontrer, échanger des points de vue et discuter de stratégie. Je vous en reparlerez après la réunion.



[Text]

**Mr. Abbot:** I accept the offer.

**Mr. Comuzzi:** Thank you. Mr. Bennett, with respect to the union agreements and—

**An hon. member:** Careful, it is a Liberal opinion.

**Mr. Comuzzi:** Well, I am offering... let us see if we can get along.

Mr. Bennett, I listened with some interest to what you were saying about the union agreement and the way this government was trying to get in the back door what they could not get out the front door.

I am of the opinion that there is a certain sanctity in the union agreement that can only be changed if there is a section of the agreement that contravenes either Parts I, II, III or V of the Canada Labour Code, and I do not think you can change that collective agreement by an Order in Council.

**Mr. Bennett:** Well, that has been our view and I guess the problem we are having with it is that it is not the government which has done this, but the corporation has taken advantage of a move that the government made via the budget for whatever devious reasons they may have had.

I guess the real point here is the fact that the corporation thought this was their chance to do something that may cost them money or cost them a condition at the bargaining table; this way, this would get it for free. We are certainly going to test it somewhere.

**Mr. Comuzzi:** What you are talking about is the corporation has made a management decision that goes against the intent of the union agreement and that is subject to the arbitration process.

**Mr. Bennett:** That is correct.

**Mr. Comuzzi:** The only other question I have, Mr. Bennett, is double-shifting through long routes that you are talking about—Winnipeg to Churchill, and other areas. It appears that this is where the problems come in with respect to safety in our railways—when you have double-shifting of freight trains, especially on busy routes and those routes are shared by passenger trains. I am thinking particularly of what happened, I think it is the Hinton disaster?

**Mr. Bennett:** That is right.

**Mr. Comuzzi:** How do you foresee this double-shifting affecting what will be left of the passenger rail service in Canada?

**Mr. Bennett:** We see some problems in respect of double-shifting from a safety point of view, as I mentioned. The Winnipeg to Churchill run has been left untouched by the minister's order. However, it is this type of situation that we think leads to unsafe situations.

[Translation]

**M. Abbot:** J'accepte votre offre.

**M. Comuzzi:** Merci. Monsieur Bennett, au sujet des conventions collectives et... .

**Une voix:** Soyez prudent, il s'agit d'un point de vue libéral.

**M. Comuzzi:** Bon, je vous offre... voyons si nous pouvons nous entendre.

Monsieur Bennett, j'ai écouté attentivement ce que vous avez dit au sujet de la convention collective et de la façon dont ce gouvernement essaie de faire en cachette des choses qu'il ne pourrait faire au grand jour.

Je suis d'avis qu'un certain caractère sacré entoure la convention collective. Elle ne peut être modifiée que si un article de la convention contrevient aux parties I, II, III ou V du Code canadien du travail. Je ne pense pas qu'il soit possible de modifier une convention collective par décret.

**M. Bennett:** Nous partageons également ce point de vue. Ce n'est pas le gouvernement qui a pris ces mesures, mais la société a profité d'une décision prise par le gouvernement lors du dépôt du budget pour quelques raisons détournées que ce soit.

La société pensait qu'il s'agissait là d'une occasion de faire quelque chose qui lui coûterait normalement de l'argent ou lui ferait perdre certains avantages à la table des négociations; de cette façon, il ne leur en coûtent rien pour parvenir à leur objectif. Nous allons sans aucun doute contester cette façon de procéder.

**M. Comuzzi:** Vous faites ici allusion à la décision prise par la société, qui va à l'encontre de l'intention de la convention collective et qui fait l'objet d'un arbitrage.

**M. Bennett:** C'est exact.

**M. Comuzzi:** La seule autre question que je désire vous poser, monsieur Bennett, porte sur les doubles postes lors des longs itinéraires auxquels vous avez fait allusion—de Winnipeg à Churchill, et dans d'autres régions. Il semble que cela soulève des problèmes de sécurité dans les chemins de fer. Lorsque, par exemple, les équipes de trains de marchandises assurent des doubles postes, particulièrement sur des itinéraires achalandés que les trains de voyageurs empruntent également. Je pense tout particulièrement à un grave accident qui est arrivé à Hinton, je pense?

**M. Bennett:** C'est exact.

**M. Comuzzi:** Selon vous, quelle sera l'incidence de la pratique des doubles postes sur ce qui reste du réseau de transport de voyageurs au Canada?

**M. Bennett:** Comme je l'ai mentionné, la pratique des doubles postes soulèvent des problèmes de sécurité. L'itinéraire Winnipeg-Churchill n'a pas été touché par le décret du ministre. Cependant, ce genre de situation crée des conditions dangereuses.

[Texte]

**Mr. Comuzzi:** Let me be more specific. There is going to be a high-traffic zone through northern Ontario because the passenger rail and the freight trains are going to go on one.

I recall reading something two or three weeks ago in one of the periodicals about the problems they are going to confront because of the double-shifting process on the freight moving. It is a single line and what happened at Hinton is somebody missed the signal and there was a head-on crash. Would you want to address that situation, please.

**Mr. Bennett:** I think the important part is that in this day and age of modern technology, we need to have rested crews out there. What we are saying in northern Ontario is that our crews are being held at the distant terminal for long lengths of time—periods of time over and above a normal rest period. Therefore, by the time they go back to work again, they are tired. You cannot couple that to the VIA situation. It has nothing to do with VIA Rail passenger cuts or no cuts. It is an ongoing situation that we have been handling through the CRLA, through our union, with the government post-Foisy.

• 1055

**Mr. Comuzzi:** If these changes do come about on January 15, 1990, what do you intend to do about that potentially unsafe condition in northern Ontario?

**Mr. Bennett:** We do not see any change in the frequency in terms of what VIA has done through this Order in Council. They have taken *The Canadian* off the southern route and put it on the northern route through Capreol, Hornepayne and Armstrong. That is going to replace the present service they have running between Capreol and Winnipeg. I am having a little difficulty with your question.

**Mr. Comuzzi:** It is a single line, and there is an increase in freight down that line at particular times of the year. Now there is an increase in passenger rail service on that line, and there is the double-shifting, as you related.

**Mr. Bennett:** The double shifting I referred to, of course, is between Winnipeg and Churchill. The double-shifting is not taking place in northern Ontario with respect to the passenger lines. The passenger crews at present run from Capreol to Hornepayne, Hornepayne to Armstrong. There has been a change suggested from Sioux Lookout to Hornepayne, which is an extended run. Yes, we are trying to point out, both to the corporation and the government, that this is incorrect and unsafe.

**Mr. Comuzzi:** I appreciate your answer. I do not know which member would want to answer this, but I am still unsure of how CN and Lawless will say the future changes in VIA Rail will cost \$140 million. We have heard reports that they are going to be as high as \$1.4 billion. I do not need an answer now, but you must have some documents

[Traduction]

**M. Comuzzi:** J'aimerais entrer dans le détail. Il y aura une circulation intense dans le nord de l'Ontario, car les trains de voyageurs et de marchandises vont se partager la seule et unique voie.

J'ai lu, il y a deux ou trois semaines, un article portant sur les problèmes causés par la pratique des doubles postes sur les trains de marchandises. Il s'agit d'une seule et unique voie ferrée. Lors de l'accident de Hinton, quelqu'un n'a pas aperçu le signal, et il en est résulté une collision frontale. Pourriez-vous commenter cette situation s'il vous plaît.

**M. Bennett:** À l'ère de la technologie moderne, nous avons besoin d'équipes bien reposées. Dans le nord de l'Ontario, nos équipes doivent séjourner dans des gares éloignées pendant de longues périodes, bien au-delà des périodes normales de repos. Donc, lorsque les membres de ces équipes retournent au travail, ils sont fatigués. On ne peut pas l'attribuer à la réduction des services de VIA Rail. C'est une situation qui dure depuis longtemps et que nous essayons de régler par l'entremise de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, entre notre syndicat et le gouvernement.

**M. Comuzzi:** Advenant ces changements, le 15 janvier 1990, que comptez-vous faire au sujet de la possibilité de conditions dangereuses dans le nord de l'Ontario?

**M. Bennett:** À notre connaissance, le décret du Conseil affectant VIA ne changera pas la fréquence. Au lieu de faire passer le *Canadian* sur la voie du sud, ils le font passer par l'itinéraire du nord, par Capreol, Hornepayne et Armstrong. Il s'agit donc de remplacer le service actuel entre Capreol et Winnipeg. J'ai un peu de mal à comprendre votre question.

**M. Comuzzi:** C'est une seule voie ferrée et il y a une augmentation du volume des marchandises transportées sur cette ligne à cette époque de l'année. Maintenant le service voyageurs va devenir plus important et comme vous l'avez fait remarquer, il y a la pratique des postes doublés.

**M. Bennett:** Cette pratique du doublement des postes concerne le parcours Winnipeg-Churchill. Cela ne se passe pas dans le nord de l'Ontario pour les services voyageurs. À l'heure actuelle les équipages de ces trains font Capreol—Hornepayne, et Hornepayne—Armstrong. On a proposé de remplacer Hornepayne par Sioux Lookout, ce qui prolongerait le trajet. Nous essayons effectivement de faire comprendre à la Société et au gouvernement que de telles pratiques ne sont pas sécuritaires et sont inacceptables.

**M. Comuzzi:** Je vous remercie de la réponse. Je ne sais pas qui voudrait répondre à la question suivante mais je ne comprends pas comment le CN et M. Lawless peuvent prétendre que les modifications qui seront apportées à VIA Rail coûteront 140 millions de dollars. Nous avons déjà entendu des chiffres aussi élevés que 1,4 milliard de



*[Text]*

that substantiate some of those figures. It would be very helpful to me and members of the committee if we could have some of that documentation.

**Mr. Abbot:** First, the \$140 million could well be right. As I said, VIA, CN and these people—VIA particularly—have costed only to the end of the four-year plan. They do not go beyond that. But the obligations under the collective agreements go way beyond that; they continue on. Let us put it this way: The next five-year plan may say we have an obligation for the next four years for \$100 million. That may go on and on.

I would love to help you, but it is not really possible. With all the options and all the different collective agreements involved, if X employee takes one option, that has an effect on the rest. In other words, if I decide to take severance pay or early retirement, that means the next person has an option. That person may take severance pay, go back to CN and continue on, if he can do that under his collective agreement, or he may not have a job available for him. Under the collective agreement, if there is no work for him on VIA—he is a ticket agent in Ottawa, we will say, and we have closed out the complete office; there is no place for him to go—he now has the right under some collective agreements to stay and collect his salary and be available for work until he reaches pensionable age, which may be 55. That person could be 30 years old. If that hypothetical situation existed, and he did not quit or refuse a job. . .

**Mr. Comuzzi:** I think that answers my question.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Comuzzi. Je veux rappeler aux membres du Comité que nous aurons deux autres groupes à entendre ce matin. Je vais donc vous demander d'être assez diligents pour poser vos questions. Monsieur Langlois, vous avez la parole.

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Merci, monsieur le président. Les questions que j'ai à poser se rapportent à la décision du gouvernement, dans son effort de réduction des dépenses et du déficit, de réduire la participation du gouvernement fédéral au déficit annuel de fonctionnement de VIA Rail.

• 1100

Le gouvernement fédéral a dit à VIA Rail qu'à partir de l'année prochaine la participation du gouvernement au déficit d'opération de la Société sera réduite jusqu'en 1991-1992, dans les proportions que l'on connaît. VIA Rail doit donc se conformer à ces réductions imposées par le gouvernement fédéral.

D'après les représentations qui ont été faites au Comité jusqu'à maintenant, une très grande majorité d'entre elles disent que VIA Rail risque de disparaître, que les ressources financières qui seront consenties à VIA dans le futur ne seront pas suffisantes pour assurer sa survie. Il y a donc une crainte et on a entendu cette crainte de façon régulière depuis que le Comité tient ses audiences.

*[Translation]*

dollars. Il ne me faut pas une réponse tout de suite mais je suppose que vous avez des documents qui permettent d'établir ces coûts et je vous en serais reconnaissant.

**M. Abbot:** D'abord, le montant de 140 millions de dollars pourrait être exact. Comme je l'ai dit, le CN et surtout VIA Rail ont établi des coûts jusqu'à la fin du plan de quatre ans seulement. Ils ne vont pas plus loin. Mais les obligations découlant des conventions collectives restent en vigueur pendant bien plus longtemps. Donc dans le prochain plan quinquennal, il risque d'y avoir des obligations se chiffrant à 100 millions de dollars et la situation va encore se répéter.

Cela me ferait grand plaisir de vous aider mais ce n'est pas vraiment possible. Étant donné toutes les options et toutes les conventions collectives en cause, les choix faits par tel ou tel employé auront un effet sur tout le reste. Autrement dit, si je décide d'accepter une indemnité de cessation d'emploi ou la pré-retraite, la personne suivante aura la possibilité de prendre une indemnité, ou si c'est prévu dans sa convention collective, de retourner travailler au CN. S'il n'y a pas de travail pour l'employé à VIA, mettons que ce soit un guichetier à Ottawa sans poste après la fermeture des bureaux ici, il a maintenant le droit en vertu de certaines conventions collectives de continuer à recevoir son salaire en restant disponible pour le travail jusqu'à ce qu'il atteigne l'âge de la retraite, qui peut être fixé à 55 ans. Si la personne n'a que 30 ans et n'a pas quitté son emploi ni refusé l'offre d'un emploi. . .

**M. Comuzzi:** Je pense que vous avez répondu à ma question.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Comuzzi. I wish to remind committee members that we have two other groups to hear from this morning. Please keep this in mind when asking your questions. Mr. Langlois, you have the floor.

**Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan):** Thank you, Mr. Chairman. My questions relate to the government's decision to reduce its participation in the annual operating deficit of VIA Rail as part of its overall efforts to bring down expenditures and the deficit.

The government announced its intention to start reducing as of next year its grants to the operating deficit of the corporation. VIA Rail will, therefore, have no choice but to go along with the reductions imposed by the federal government.

A great many of those we have heard in this committee so far have said that VIA Rail runs the risk of disappearing and that the financial resources to be made available to VIA in the future will not be sufficient to guarantee its survival. This fear has been regularly expressed since the committee began its hearings.

[Texte]

On nous dit aussi que les raisons pour lesquelles VIA Rail n'a pas été capable de retenir ou d'augmenter sa clientèle, c'est que son service n'est pas bon, son équipement est désuet. Et on nous dit que le gouvernement fédéral aurait dû consentir des sommes d'argent additionnelles à cette compagnie. Quant à moi, je pense que la direction de VIA Rail avait demandé au gouvernement fédéral des sommes d'argent additionnelles pour couvrir ses déficits d'opération anticipés s'élevant à environ 650 millions de dollars. La direction de VIA Rail voulait en 1989 à peu près 130 millions de dollars supplémentaires. Et les sommes dont on parle pour rééquiper VIA Rail représentent quand même, sur une période de cinq ans, des montants fort importants qui vont jusqu'à des milliards de dollars.

Le gouvernement fédéral est obligé de puiser ces sommes à partir des impôts qu'il prélève tant chez les individus que dans les profits des corporations canadiennes. Ma question est la suivante: Si le gouvernement fédéral décidait d'abandonner son plan de réduction et de fonctionner dans un plan d'expansion, voire de rééquipement de VIA Rail, et que l'on estime qu'il faut aller chercher au cours des cinq prochaines années 3 milliards de dollars—c'est un chiffre que j'avance qui n'est peut-être pas exact mais qui ressemble probablement au chiffre réel—, est-ce que vous et les gens que vous représentez appuieraient la mise en place d'une taxe spéciale prélevée à même les revenus des canadiens et des corporations canadiennes pour financer ce plan de fonctionnement?

**The Vice-Chairman:** Your time is running out. I will ask you to make a package of that question in order to proceed with the work of the committee.

**Mr. Langlois:** Are we being called for a vote?

**The Vice-Chairman:** No, I do not think so. It is Thursday today.

**Mr. Abbot:** That was one hell of a preamble, I will tell you that. But you have outlined all of the things that I have no problem agreeing with. I have no problem agreeing with all of that. But the answer to the question is that government, whatever stripe it was when in power, does not plan things. So do not outline to me the mess you are in after the fact and then ask how you got there. It was you who got yourself there.

Rail passenger service was stillborn when Otto Lang in 1976 decided to put \$600 million into Mirabel—that big thing that lies out there—instead of giving VIA Rail money for equipment when he set it up. You cannot run a viable passenger service if you do not give it the equipment. From then on, consecutive governments behaved in a very strange fashion. In opposition they loved rail passenger service, but once they got into government they tried to find a way to get rid of it. That is what has happened.

The point is this: If you want to make rail passenger service work, what is wrong with being honest once in a

[Traduction]

We have also been told that the reason why VIA Rail is unable to retain or increase its ridership is because the service is not good and the equipment is outmoded. We are told that the federal government should have provided additional funding to the company. I believe that the management of VIA Rail did in fact ask the federal government for additional money to cover its anticipated operating deficit amounting to approximately \$650 million dollars. In 1989 VIA management was asking for an extra amount of almost \$130 million. And the money for re-equipping VIA Rail over a period of five years amounts to billions of dollars.

The only way for the federal government to obtain this money is through personal and corporate tax revenue. I will now come to my question: if the federal government decided to give up its plan to reduce service and embark upon a plan to expand and re-equip VIA Rail at an estimated cost of \$3 billion over the next five years—though it is a figure I am advancing on my own and it may not be accurate, it is probably a realistic one—would you and the people you represent be in favour of instituting a special tax on individual and corporate incomes to fund such a program?

**Le vice-président:** Votre temps est écoulé. Je vous demanderais donc de vous contenter de cette question pour que le comité puisse continuer ses travaux.

**M. Langlois:** Doit-on aller voter?

**Le vice-président:** Non, je ne le pense pas. C'est jeudi aujourd'hui.

**M. Abbot:** C'était un sacré préambule, je vous le dit. Mais je n'ai aucune difficulté à accepter vos propos, je suis d'accord avec ce que vous dites. Cependant, le problème c'est que le gouvernement, de quelque parti qu'il soit, ne fait pas de planification. Alors, il ne sert à rien de décrire vos ennuis en vous demandant comment vous avez pu vous mettre dans ce pétrin, c'est vous qui avez créé cette situation.

On a porté le coup de grâce aux trains de voyageurs lorsqu'Otto Lang a décidé en 1976 de consacrer 6 millions de dollars à Mirabel—ce monstre qui se trouve à l'est d'ici—au lieu de permettre à VIA Rail de s'acheter du matériel au moment de sa création. Il n'est pas possible de faire fonctionner un service voyageurs sans l'équipement nécessaire. Dès lors, les différents gouvernements se sont comportés de façon bien étrange. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ils ne juraient que par le service voyageurs, mais une fois au gouvernement, ils essayaient de trouver une façon de s'en débarrasser. Voilà ce qui s'est passé.

Si vous voulez avoir un service voyageurs qui fonctionne, pourquoi ne pas faire preuve d'un peu



[Text]

while? If you want to kill it, enter amendments into the House of Parliament, amend the Railway Act, and kill VIA Rail. Or come in with a VIA Rail Act, put some money in it, and make it work. The employees would know where their future is. The people of Canada could at least give somebody credit for facing a problem and dealing with it honestly, instead of trying to fool around and keep your back to the wall for the next election by phoney royal commissions and all the rest of it. Get the deficit down; be fair with the people. If you want to abolish VIA Rail, you have the power to do it and you take your shot at the next election. The problem is that this time you have tried to do it by the back door. You have gotten into so much trouble with the people of Canada that if you had done it right, you would have still been in the same amount of trouble.

• 1105

Why not do it right for once? Kill VIA Rail or make it work. The employees want to know and we want to know. This idea of royal commissions after the fact is—to use an unparliamentary word—a bunch of crap. This is all I have to say about it.

**Mr. Langlois:** Mr. Abbot's answer will lead to a debate and I will not get involved in it, except to say he did not answer my question. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Abbot:** I could not recognize the question.

**Le vice-président:** Je pense, monsieur Abbot, que même si le préambule de M. Langlois était très long, sa question était quand même très précise et, malheureusement, la réponse n'a peut-être pas été celle que M. Langlois attendait, mais peu importe.

Monsieur Angus, c'est à vous pour une intervention très brève.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Gentlemen, I have three quickies, one for each of you.

Mr. Horodyski, you mentioned in your opening remarks about the training of the shop craft people and the amount of time that has been invested in them. Is there any difference between how it evolved when it was under CN and CP versus under VIA Rail? Is there anything you can help us with there?

**Mr. Benjamin:** The apprenticeship remains the same.

**Mr. Horodyski:** The apprenticeship primarily remains the same. I spoke about the new environment in terms of the \$300-odd million that was invested in the major maintenance centres. Certainly this is a considerable change in terms of the working environment on CN and CP vis-à-vis the integration with freight.

In this sense I think VIA Rail was able to capitalize on taking people from CN via the transfer route, having the

[Translation]

d'honnêteté de temps à autre? Si vous voulez supprimer le service, faites-le franchement, modifier la Loi sur les chemins de fer, et faites disparaître VIA Rail. Ou bien adoptez une loi sur VIA Rail, financez cette société, et faites-en un succès. Les employés sauraient à quoi s'attendre. Au moins, la population canadienne comprendrait que vous vous attaquez honnêtement au problème au lieu de vous esquiver en créant des commissions royales bidons et tout le reste. Réduisez donc le déficit mais soyez honnêtes avec la population. Si vous voulez faire disparaître VIA Rail, vous en avez le pouvoir et vous verrez ce qui vous attend aux prochaines élections. Le problème, c'est que cette fois-ci vous avez voulu prendre un chemin détourné pour parvenir à vos fins. Vous vous êtes attiré autant d'ennuis que si vous aviez procédé directement.

Pourquoi ne pas jouer cartes sur table pour une fois? Faites disparaître VIA Rail ou bien donnez-lui les moyens de fonctionner. Les employés veulent savoir à quoi s'attendre, et nous aussi. Cette idée d'une commission royale après-coup c'est, pour employer un mot non parlementaire, de la foutaise. C'est tout ce que j'ai à dire là-dessus.

**M. Langlois:** La réponse de M. Abbot lance un débat. Je n'ai pas l'intention d'y participer mais je lui fais remarquer qu'il n'a pas répondu à ma question. Merci, monsieur le président.

**M. Abbot:** Je n'ai pas pu discerner la question.

**The Vice-Chairman:** I think, Mr. Abbot, that even though Mr. Langlois's preamble was very long, his question was quite clear but unfortunately he did not get the answer he was expecting.

Mr. Angus, you have a very short turn.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Messieurs, j'ai trois questions rapides, une pour chacun.

Dans vos remarques préliminaires, monsieur Horodyski, vous avez parlé de la formation du personnel des ateliers de réparation et de tout le temps qui y a été consacré. La situation chez VIA Rail est-elle différente de ce qu'elle était au CN et au CP? Avez-vous des précisions à nous donner à ce sujet?

**M. Benjamin:** Le programme d'apprentissage reste le même.

**M. Horodyski:** Le programme d'apprentissage est essentiellement le même. Je parlais surtout du fait qu'environ 300 millions de dollars ont été investis dans les principaux ateliers d'entretien. Cela représente un changement important du milieu de travail par rapport au CN et au CP, notamment en ce qui concerne l'intégration au service des marchandises.

Je pense que VIA Rail a pu profiter des transferts de personnel du CN et de la possibilité d'utiliser une main-

[Texte]

skills there now and applying them to the state-of-the-art equipment and technology they built into these centres. I think they were in a better position to meet the challenge of an efficient rail passenger system. They had the tradespeople who committed and gave up their seniority and they had them into these centres.

**Mr. Angus:** Mr. Bennett, one of the things we have looked at in the committee is this shift from daily service to three-times-a-week service.

From your experience, using the *Transcontinental* as an example, with regard to requirements for crew changes, lay-overs and things like that, is it going to be cost efficient to have three-times-a-week versus seven-days-a-week service?

**Mr. Bennett:** No. Our view is that it can end up costing more because of lay-overs or dead-heading or whatever. You are going to have people totally out of sync with the return movements. A crew leaves its home terminal, it goes to the distant terminal, and it comes back on a train. We have not seen the scheduling yet so we do not know.

**Mr. Angus:** Mr. Abbot, you have mentioned a number of times the royal commission. All sorts of interesting people who have been appointed to it. Do you have any observations about the composition of the royal commission in terms of their experience in rail passenger services or other aspects?

**Mr. Abbot:** Mr. Angus, I would say the appointments to the royal commission follow the appointments of every royal commission we have seen. I cannot question it because this is the way governments appoint royal commissions.

Bill Kelly certainly has some railroad experience way back in time, but it was way back in time. Bill Kelly was on the board of directors appointed by the minister of transport of the day of VIA Rail and he is on the royal commission.

We were never asked to make any recommendation on appointments to the royal commission and so be it. The government wishes to do it that way and the royal commission is there. We will appear before the royal commission and do our thing, as we have done in the past.

Any opinions I might have regarding the people appointed to the royal commission I certainly do not want to make public here. When the dust settles, I will be appearing before that person. I do not want him to look down from the bench with a copy of the *Minutes of Proceedings and Evidence* in his hand and quote to me, as I did with my good friend Mr. Mazankowski, saying I called him a bunch of X and X and so he is going to treat me and my testimony then accordingly. I am not dancing around the world with the people on the royal commission, but I am not going to make any enemies unless I have to.

[Traduction]

d'oeuvre déjà formée sur l'équipement le plus moderne installé dans ces centres d'entretien. Ils étaient donc mieux en mesure d'offrir un service de voyageurs efficace. Ils pouvaient compter sur des ouvriers spécialisés qui ont renoncé à leur ancienneté pour venir travailler dans ces ateliers.

**M. Angus:** Monsieur Bennett, dans ce comité, nous avons examiné cette décision de remplacer le service quotidien par le service trois fois par semaine.

D'après votre expérience, en prenant l'exemple du *Transcontinental*, avec la nécessité de changer les équipages, de prévoir des haltes, etc., le service trois fois par semaine sera-t-il beaucoup plus rentable que le service quotidien?

**M. Bennett:** Non. Nous estimons que le nouveau système peut revenir plus cher à cause de la nécessité de prévoir des haltes pour l'équipage, etc. Les gens risquent d'être totalement déphasés en ce qui concerne les trains de retour. L'équipage quitte sa gare d'attache, va jusqu'à la gare où il termine son service et doit prendre un train pour revenir. Nous n'avons pas encore vu les horaires de travail, alors nous ne savons pas.

**M. Angus:** Monsieur Abbot, vous avez parlé plusieurs fois de la commission royale. On y a nommé toutes sortes de personnes intéressantes. Avez-vous des observations à faire au sujet de la composition de la commission royale et de la connaissance des commissaires en matière de services voyageurs ou d'autres aspects du service ferroviaire?

**M. Abbot:** Monsieur Angus, je dirais que les nominations à la commission royale sont conformes à ce que nous avons vu dans le cas de toutes les commissions royales. Cela correspond à la façon dont les gouvernements nomment des commissions royales.

Bill Kelly a certainement eu une certaine expérience dans ce secteur mais elle remonte très loin. Bill Kelly faisait partie du conseil d'administration nommé par le ministre des Transports de l'époque et il est membre de la commission royale.

On ne nous a pas demandé de faire de recommandations pour les nominations à la commission royale, tant pis. Le gouvernement veut procéder comme il l'entend et la commission royale est là. Nous allons comparaître devant cette commission et faire notre numéro, comme nous l'avons fait déjà.

Je n'ai pas l'intention de déclarer publiquement l'opinion que je peux avoir des membres de la commission royale. En temps et lieu, je vais comparaître devant cette commission et je n'aimerais pas que l'on puisse se reporter aux délibérations du comité pour dire que j'ai traité tel ou tel commissaire d'un nom qu'il n'apprécie pas, comme cela m'est arrivé avec mon ami M. Mazankowski, car on ne me fera peut-être pas très bon accueil. Je ne veux pas faire le tour du monde avec les membres de la Commission royale mais je ne tiens pas à me faire des ennemis sans nécessité.



[Text]

[Translation]

• 1110

**Mr. Angus:** Actually, that was just an observation. It did not stop you from making comments about Mr. Nielsen.

**Mr. Abbot:** He was not on the royal commission.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Abbot, pour votre participation aux travaux de ce matin. Nous allons maintenant entendre un deuxième groupe avec M. Peter Thorn, qui est agent d'information du Groupe Ontario Public Interest Research. Je dois également mentionner aux membres du Comité que nous avons également un autre groupe à entendre immédiatement après et qui attend très patiemment depuis ce matin.

Monsieur Thorn, bienvenue à ce Comité. Je vous demanderais, si c'était possible, de nous faire un résumé de votre présentation dont on a eu l'occasion de prendre connaissance et qui a quand même un certain nombre de pages. J'apprécierais que vous nous résumiez l'essentiel du contenu de votre présentation. Je vous donne la parole immédiatement.

**M. Peter Thorn (agent d'information, Groupe Ontario Public Interest Research):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je pense qu'il est impossible de faire un résumé de ce document. Ce ne serait pas juste de le faire eu égard aux citoyens du Canada.

Hon. members of the Standing Committee on Transport, good morning. My name is Peter Thorn and—

**Le vice-président:** Monsieur Thorn, je m'excuse. Votre document a 8 pages à simple interligne, ce qui veut dire 16 pages de texte normal. Si c'est le voeu du Comité de vous laisser tout le temps pour lire votre document, d'accord, mais je devrai considérer que la période des questions qui s'ensuivra ne sera peut-être pas celle que nous souhaiterions vous accorder.

Est-ce qu'il y a des membres du Comité qui veulent intervenir sur cette question? Pour monsieur Thorn, c'est peut-être la meilleure façon de procéder.

**Mr. Benjamin:** We have not had a chance to read it.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I suggest that what we might ask Mr. Thorn to do is this, and it is indeed unfortunate for Mr. Thorn. Mr. Thorn, we are all operating under a deadline and we regret that. We have somewhere between now and 1.15 p.m., when most of us get ready for House of Commons activities. Might I suggest that you summarize the document rather than reading it word for word? That is in your interest, so we can reserve time to put questions rather than just hearing the statement.

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin, do you have a comment on that?

**Mr. Benjamin:** Okay, I will try to go through it as quickly as I can—

**M. Angus:** En fait, c'était simplement une observation. Rien ne vous empêche de donner votre avis de M. Nielsen.

**M. Abbot:** Il ne fait pas partie de la Commission royale.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Abbot, for taking part in our proceedings. We shall now hear from our second witness, Mr. Peter Thorn, representing the Ontario Public Interest Research Group. I should point out that we should also be hearing from another group immediately afterwards, they have been waiting very patiently.

Mr. Thorn, welcome to the committee. If possible, I would like you to sum up your brief, it is fairly long and we had other chance to look at it. I would appreciate it if you could highlight the main points in your presentation. You now have the floor.

**Mr. Peter Thorn (Information Officer, Ontario Public Interest Group):** Thank you, Mr. Chairman. I am afraid it is impossible to sum up our statement. It would not be fair to the citizens of Canada.

Mesdames et messieurs, membres du Comité permanent des transports, bonjour. Je m'appelle Peter Thorn et. . .

**The Vice-Chairman:** Excuse me, Mr. Thorn. Your text is eight-pages long, single-spaced, which would amount to 16 pages in normal presentation. If the committee is willing to give you the time to read your text, so be it, but then of course the time for questioning will be adjusted accordingly.

Do committee members have anything to say? Perhaps for Mr. Thorn it is the best way of proceeding.

**M. Benjamin:** Nous n'avons pas eu le temps de lire le texte.

**M. Tobin:** Monsieur le président, voici ce que je vais proposer à M. Thorn. Je regrette la situation mais M. Thorn devra comprendre que nous avons une limite à respecter. Nous devons terminer vers 13h15 lorsque la plupart d'entre nous devons nous préparer pour la Chambre des Communes. Je vous propose de résumer le document au lieu d'en faire une lecture intégrale. Ce serait pour vous, nous pourrions vous poser des questions ensuite au lieu d'écouter simplement votre déclaration.

**Le vice-président:** Monsieur Benjamin, avez-vous quelque chose à dire?

**M. Benjamin:** Oui, je vais essayer de le parcourir aussi rapidement que possible. . .

[Texte]

**Mr. Tobin:** He could summarize the points he is making.

**Mr. Benjamin:** —but it is really not fair to the witness. If you had asked for a summary, he would have prepared a summary.

**The Vice-Chairman:** The problem is that we have received a lot of questions this morning and we have a major time problem.

**Mr. Tobin:** Mr. Thorn, would you agree to summarize the document?

**Mr. Benjamin:** We have until 1 p.m.

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin, we have another witness to receive here this morning.

**Mr. Benjamin:** Good. We have 3.30 p.m. as well.

**Mr. Tobin:** Mr. Benjamin, with the greatest respect, the witness we just had, who was scheduled for a fixed period of time, was here twice as long as was anticipated. That is a problem when we do not discipline ourselves. Now, Mr. Thorn can read his document with my consent, but there will be no time for questions and answers. I think that would be of concern to Mr. Thorn.

**Le vice-président:** Monsieur Thorn, je vais vous laisser choisir la façon dont vous voulez procéder. Je sais que vous avez attendu très longtemps; cependant, pour la période des questions, malheureusement, on n'a pas encore trouvé de formule pour étirer une heure. Si donc vous désirez procéder à la lecture de votre document, nous allons vous écouter avec plaisir, dans les circonstances.

**Mr. Thorn:** I will attempt to get through this document as quickly as possible.

Hon. members of the Standing Committee on Transport, good morning. I am speaking to you on behalf of the Ontario Public Interest Research Group, the University of Guelph chapter.

The Ontario Public Interest Research Group, or OPIRG, is composed of students and community members working on issues like wetlands, apartheid, toxic wastes, women's issues and more. Funded and run by its members, OPIRG carries out research, runs film series, sponsors speakers, and works with churches, schools and unions for constructive change.

On October 4, 1989, the federal government announced a series of cutbacks to the passenger rail Crown corporation, VIA Rail Canada Inc. These cuts will result in the elimination of routes and reductions in service totalling 51% of the present network. The cuts will also result in the laying off of 38% of VIA's present work force.

[Traduction]

**M. Tobin:** Il pourrait en faire un résumé.

**M. Benjamin:** ... mais ce n'est pas vraiment juste envers le témoin. Si vous aviez voulu un résumé, il l'aurait préparé.

**Le vice-président:** Le problème, c'est que nous avons posé beaucoup de questions ce matin et il nous reste peu de temps.

**M. Tobin:** Monsieur Thorn, êtes-vous prêt à résumer le document?

**M. Benjamin:** Nous avons jusqu'à 13 heures.

**Le vice-président:** Monsieur Benjamin, nous avons un autre groupe à entendre ce matin.

**M. Benjamin:** Très bien. Nous avons la séance de 15h30 aussi.

**M. Tobin:** Monsieur Benjamin, sauf votre respect, les témoins que nous venons d'entendre étaient prévus pour une certaine période mais ils sont restés deux fois plus longtemps. Voilà ce qui arrive quand nous ne nous imposons pas de discipline. Je veux bien que M. Thorn lise son document mais il n'y aura pas de temps pour les questions. Je suppose que M. Thorn aimerait répondre à des questions.

**The Vice-Chairman:** Mr. Thorn, I will leave the choice up to you. I know that you have been waiting for a long time but unfortunately we have not found a way of putting more than 60 minutes into an hour. If you want to read your statement, we will be happy to listen to you, given the circumstances.

**M. Thorn:** Je vais essayer de lire ce document aussi rapidement que possible.

Mesdames et messieurs du Comité permanent des transports, bonjour. Je vous parle ce matin au nom de l'Ontario Public Interest Research Group, section locale de l'Université de Guelph.

L'OPIRG est composé d'étudiants et de citoyens qui s'intéressent à des questions diverses comme les marécages, l'apartheid, les déchets toxiques, les questions touchant les femmes etc. Notre organisme est financé et administré par ses membres et fait des recherches, organise des projections de films et des causeries, et collabore avec des églises, des écoles et des syndicats en vue d'accomplir des changements constructifs.

Le 4 octobre 1989 le gouvernement fédéral a annoncé une série de réductions affectant la société d'État fournissant le service ferroviaire de transport de voyageurs, VIA Rail. Les services sur 51 p. 100 du réseau actuel seront éliminés ou réduits. En outre, 38 p. 100 des effectifs actuels de VIA seront mis à pied.



[Text]

• 1115

We at OPIRG Guelph are opposed to these massive cuts and reductions. We feel they amount to the gutting of not just an essential national service but a vital public service. We further feel that any move at this time away from mass transit and towards individual transit is both environmentally unsound and counter to the best interests of the Canadian people.

In order to be perfectly fair, I must concede that there are a few positive and neutral effects of the cutbacks. However, we feel the short-term positive effects are vastly outweighed by the longer term negative consequences. Two of the more positive results of the cutbacks will of course be the reduction by \$1 billion in the next five fiscal years of VIA's operating subsidies and the prediction that VIA Rail will be a little more cost effective because of its increased emphasis on the Windsor to Quebec City corridor, which will result in approximately 80% of VIA's passengers coming from that area of Canada in 1990, as opposed to the 69% presently.

In terms of neutral effects, according to the environmental impact assessment prepared by Transport Canada, there will not be an increase in the amount of emissions and fuel use, or these increases will be minimal. The second neutral effect was discovered in a conversation with Mr. Larry Melanson in the public affairs department of VIA Atlantic. His understanding of the situation is that communities along the remaining rail lines in New Brunswick and the Maritimes will continue to be served by VIA Rail. I am making the assumption that this is also going to be true for the rest of Canada.

Even with the understanding that there are a few positive or neutral effects of VIA cutbacks, we feel they are outweighed by the negative consequences. The repercussions are so negative that they not only overwhelm the positive or neutral effects, but they effectively render them nonsensical. Cuts to VIA Rail will have a very strong negative effect on the environment. According to the document, the changes to VIA service would lead to an estimated 116,000 new air passengers and 152 new bus passengers. An additional one million car trips would also be noted. It is a little bit over a million, since the figure we were using is not two million but slightly higher.

Leaving aside for the moment the increased bus and jet passengers, I would like to address the issue of automobiles. In the section entitled "Assumptions Used to Evaluate Redistribution of Train Passengers", item 6 states, "the average number of passengers in cars on intercity trips is 2". In a recent newspaper article, Mr. Iain Angus, New Democratic transport critic, pointed out that Statistics Canada uses a figure for the number of people per car in intercity travel of 1.2. This figure, which seems a bit more realistic, yields an increase of 1,684,167

[Translation]

L'OPIRG de Guelph s'oppose aux importantes compressions budgétaires. Selon nous, cela veut dire l'élimination non seulement d'un service national essentiel, mais également l'élimination d'un service public vital. Nous sommes également d'avis que présentement toute décision visant à délaisser les transports en commun au profit du transport individuel n'est pas justifié du point de vue environnemental et va à l'encontre des intérêts des Canadiens.

Pour être équitable, je dois admettre que ces compressions ont quelques effets positifs et neutres. Cependant, nous pensons que les conséquences négatives à long terme l'emportent sur les effets positifs à court terme. Permettez-moi de vous donner deux effets positifs de ces compressions. Premièrement, la réduction d'un million de dollars des subventions d'exploitation donné à VIA au cours des 5 prochains exercices. Deuxièmement, VIA Rail sera un peu plus efficace car la Société accordera plus d'importance au corridor Windsor—Québec, qui correspondra environ à 80 p. 100 de l'achalandage de VIA dans cette région du Canada en 1990 comparativement à 69 p. 100 à l'heure actuelle.

Parlons maintenant des effets neutres. Selon l'étude d'impact sur l'environnement préparée par Transport Canada, il n'y aura pas ou peu d'augmentation des émanations et de la consommation des carburants. Le deuxième effet neutre a été découvert lors d'une conversation avec M. Larry Melanson du Service des affaires publiques de VIA dans la région de l'Atlantique. Selon lui, les localités situées le long des itinéraires maintenus au Nouveau-Brunswick et dans les Maritimes seront toujours desservies par VIA Rail. Je suppose qu'il en sera également ainsi dans le reste du Canada.

Même si nous avons trouvé quelques effets positifs ou neutres aux compressions chez VIA, nous pensons que les conséquences négatives l'emportent. Ces répercussions ont un effet tellement négatif qu'elles nous font même oublier les raisons justifiant les effets positifs ou neutres. Les réductions budgétaires chez VIA Rail auront des effets négatifs très marqués sur l'environnement. Selon ce document, les changements apportés aux services offerts par VIA signifieront quelque 116,000 voyageurs aériens de plus et 152,000 nouveaux voyageurs empruntant l'autobus. On a également indiqué une augmentation d'un million de déplacements en voiture. C'est un peu plus d'un million du reste, car notre donnée de base était un peu supérieure à 2 millions.

Laissons de côté les augmentations de passagers se déplaçant en autobus ou en avion. J'aimerais parler pour l'instant des automobiles. Dans une section du document portant sur les hypothèses utilisées pour évaluer la redistribution des voyageurs du chemin de fer, on calcule en moyenne deux passagers par auto pour les déplacements interurbains. Dans un article récemment publié, M. Ian Angus, le critique du parti néo-démocrate en matière de transport, indique que Statistique Canada utilise une moyenne de 1,2 passagers par auto pour les

## [Texte]

car trips per year. This is an increase of over 600,000 from the previous estimate. If we assume that each car trip represents half of one trip, we assume that an additional 842,000 plus cars will be on the road, and it is unlikely that these extra cars will be evenly distributed.

According to car registration figures, something like 60% of all cars registered in Canada are registered in Quebec and Ontario. Considering the most population in these two provinces is concentrated on the corridor between Quebec City and Windsor, this means there will be an increase of 508,000 additional cars in these two provinces; 316,000 of these cars will be in Ontario. Assuming the Toronto area represents 35.7% of all cars in Ontario, there will be an increase of 113,000 cars in that area.

The report does not seem to take into account the natural increase in the number of cars in the area. The increased number of cars on the roads will likely result in an increase in the amount of non-renewable and semi-renewable resources being used. Gasoline consumption will most definitely increase, both because there are more cars on the road and because of longer traffic jams in many urban areas.

*The Hamilton Spectator* estimates that the cutbacks would translate into a 25 million litre increase in fuel consumption next year. There is also likely to be an increase in the consumption of lubricating oil and rubber for tires. An increase in the number of cars on the road will also mean an increase in the amount of automobile exhaust emissions in the atmosphere. Fortunately, leaded gasoline is being phased out, so this is not as much of a concern as it might be. However, other emissions, such as nitrogen oxides, carbon dioxide, carbon monoxide, hydrocarbons, low-level ozone, hydrocarbons, and particulate matter, are just as worrisome. The average car puts out five tonnes of carbon dioxide per year.

## [Traduction]

déplacements interurbains. Ce chiffre, qui est un peu plus réaliste, permet de calculer une augmentation de déplacements en voiture de 1 684 167 par année. Il s'agit d'une augmentation de plus de 600,000 comparativement à la prévision précédente. Si nous supposons que chaque déplacement en auto représente la moitié d'un voyage, nous pouvons imaginer que 842,000 autos supplémentaires seront sur les routes, et il est peu probable que ces autos supplémentaires soient réparties uniformément sur le réseau routier.

Selon les statistiques d'immatriculation des voitures, environ 60 p. 100 des autos immatriculées au Canada se trouvent au Québec et en Ontario. Étant donné que la population dans ces deux provinces est essentiellement concentrée dans le corridor Québec—Windsor, cela veut dire qu'il y aura 508,000 autos supplémentaires sur les routes dans ces deux provinces, dont 316,000 en Ontario. En supposant que la région de Toronto représente 35.7 p. 100 de toutes les autos immatriculées en Ontario, cette région connaîtra une augmentation de 113,000 véhicules sur les routes.

Le rapport ne semble pas tenir compte de l'augmentation naturelle du nombre d'autos dans cette région. Le nombre accru d'autos sur les routes entraînera vraisemblablement une augmentation des quantités d'énergies renouvelables et semi-renouvelables utilisées. La consommation d'essence augmentera à cause du nombre accru d'autos sur les routes et des embouteillages plus importants dans les nombreuses régions urbaines.

Le *The Hamilton Spectator* prévoit que ces réductions budgétaires se traduiront en une augmentation de la consommation de carburant, équivalent à 25 millions de litres l'an prochain. Il y aura également une augmentation de la consommation d'huile et de caoutchouc pour la fabrication des pneus. L'augmentation du nombre d'autos sur les routes entraînera également une augmentation des gaz d'échappement dans l'atmosphère. Heureusement, on est en train d'éliminer l'essence au plomb, de sorte que les inquiétudes à ce sujet ne sont pas aussi grandes qu'elles pourraient l'être. Cependant, d'autres émissions, comme les oxydes nitreux, le gaz carbonique, le monoxyde de carbone, l'ozone de faible intensité, les hydrocarbures et la matière particulaire, sont tout aussi préoccupantes. Les voitures dégagent en moyenne, cinq tonnes de gaz carbonique par année.

• 1120

One of the most critical problems at the moment is the need for highway and airport expansion. If an increased number of automobiles and buses are on the roads, obviously the roads are going to have to be expanded to accommodate them. That the need for upgrading now is at a critical level, regardless of what happens in the 1990s, can be shown in two examples: in the Greater Toronto area the highways are close to capacity in both directions at most times of the day; and in New Brunswick traffic pressure is intense on the Trans-Canada Highway, which is only two lanes from Quebec to the Nova Scotia border,

Un des problèmes les plus critiques à l'heure actuelle est l'importance accrue qu'il faudra donner aux infrastructures routières et aéroportuaires. S'il y a plus de voitures et d'autobus qui circulent sur les routes, naturellement, il faudra accroître l'infrastructure routière. Peu importe ce qui se produira dans les années 90, il est déjà urgent d'apporter des améliorations en ce sens, comme on peut le voir d'après les deux exemples suivants: dans le Toronto métropolitain, les autoroutes atteignent presque leur capacité d'utilisation maximale dans les deux sens, et cela, à presque toute heure de la



*[Text]*

and which already carries 40% more traffic than it was designed for.

We feel that expansions to airports—especially in the corridor—and to highways throughout Canada will result in the loss of agricultural and/or residential land that could be best used in other manners.

Environmental impacts which may occur incidentally should not be ignored either. For example, increased road use will result in increased salt consumption to de-ice the pavements, thus creating a toxically salty environment during the spring runoff. Another example of the problems would be tire disposal. More tires will be used and discarded, thus aggravating a situation where tires cannot be disposed of in an environmentally safe manner. Tires cannot be burned and they do not disintegrate in landfills.

Finally, the increasing number of cars on the road will contribute to an increase in the number and duration of traffic jams, which already occur regularly and may soon stretch from Kingston to Kitchener if Ontario is taken as an example. This situation, combined with the expected increase in noise pollution, contribute to a stressful environment where people feel less healthy, act less rationally and are less productive.

Airplanes cannot be seen as a viable option on anything but the transcontinental flights, because they are simply not fuel efficient and have very poor emission performance per passenger on short and medium distances, such as those found in the corridor. Another factor against them is that they are expensive, which ties in to one of the most negative of the social consequences.

The majority of train riders tend to be in low-income groups—seniors, students, disabled or just plain poor people—usually from either the Atlantic region or the west.

The cuts and reductions in service, as well as the proposed increase in ticket prices, will fall on the people who are the least able to deal with them. It is going to be more difficult and more expensive for anybody not living in the corridor to make any kind of voyage. In some cases people will be looking at trips to train stations necessitating one or more transfers between different modes of transport.

Commuters are another group that will feel the negative impacts of rail cuts. For example, the 7.12 a.m. train from Guelph to Toronto, which is heavily used by

*[Translation]*

journée; et au Nouveau-Brunswick, la circulation sur la transcanadienne, qui ne comporte que deux voies de Québec jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Écosse, est intense et dépasse déjà de 40 p. 100 le niveau prévu à l'origine.

À notre avis, l'élargissement de l'infrastructure aéroportuaire—notamment dans le corridor—et routière dans l'ensemble du Canada se traduira par la perte de terres agricoles et résidentielles, qui pourraient être utilisées plus efficacement à d'autres fins.

On ne peut pas non plus ne pas tenir compte des éventuelles incidences environnementales. Ainsi, la circulation accrue sur les routes obligera à utiliser plus de sel pour faire fondre la glace sur la chaussée, de sorte que cette substance toxique se répandra dans l'environnement au moment de la fonte des neiges. Il faudra également assurer l'évacuation d'un plus grand nombre de pneus usés, alors que nous avons déjà du mal à le faire sans nuire à l'environnement. Les pneus ne peuvent pas être évacués, ni par la combustion ni par la désintégration dans le sol.

Enfin, la circulation accrue sur les routes fera augmenter le nombre et la durée des embouteillages, qui se produisent déjà régulièrement et qui pourraient s'étendre depuis Kinston jusqu'à Kitchener si l'on prend l'exemple de l'Ontario. En outre, on peut s'attendre à un accroissement de la pollution par le bruit, et les tensions accrues qui résulteront de ces facteurs combinés feront en sorte que les gens se sentiront moins bien, qu'ils agiront de façon moins rationnelle et qu'ils seront moins productifs.

L'avion ne peut être considéré comme une solution de rechange viable que pour les vols transcontinentaux, car la consommation d'essence des modèles actuels est tout simplement trop élevée et le rapport entre la quantité d'émissions dégagée et le nombre de passagers sur les vols à courte et moyenne distances, comme c'est le cas dans le corridor, est tout à fait inacceptable. Par ailleurs, le transport aérien est très coûteux, ce qui nous amène à parler d'une des conséquences sociales les plus négatives des réductions proposées.

La majorité des usagers des chemins de fer appartiennent aux groupes à faibles revenus—les personnes âgées, les étudiants, les handicapés et les pauvres—et sont généralement concentrés dans la région Atlantique ou dans l'Ouest.

Les réductions de services et les hausses de tarifs proposées toucheront ceux qui sont le moins en mesure de payer. Il deviendra plus difficile et il en coûtera plus de se déplacer pour quiconque se trouve à l'extérieur du corridor. Dans certains cas, les gens devront emprunter un ou plusieurs modes de transport pour se rendre à la gare.

Les banlieusards seront aussi touchés par la réduction des services ferroviaires. Ainsi, le train de 7h12 qui fait la navette entre Guelph et Toronto, et que de nombreux

## [Texte]

commuters, is one of the trains scheduled to be cut. I was talking to somebody on the train yesterday who told me that although it is no longer being cut, it is being placed on hold.

This means more people will either have to drive to their job in Toronto, which can take 2.5 hours during the rush hour, or they will have to move closer to the city in order to take advantage of the GO trains. However, the GO trains, are just as crowded since ridership has increased 60% to 70% in the past few years. Currently, there are about 110,000 people per day using them. These commuters have to fight for parking spaces, stand for long periods in jammed trains and endure frequent delays. This system was never designed to travel long distances, but the cuts will force it to expand.

One woman summed up the situation nicely in the *Toronto Star*, when she said:

I just moved out of Toronto because of the high cost of housing. They were encouraging us to move out of Toronto, and now they are screwing us for doing it.

There is also a possibility the number of traffic accidents will increase. The *Hamilton Spectator*, quoting from a report written for the Hon. Benoit Bouchard, states:

Automobile fatalities are 20 times greater than with trains. If the situation is an increased number of cars on the road, an increased amount of stress due to noise, due to pollution in the atmosphere, due to just having to deal with those numbers of cars, it is very likely that there will be an increase in the amount of traffic accidents as well, simply because people are acting just a little bit less rationally, or because the stress that they are undergoing is slowing their reaction times.

• 1125

One of the results of the VIA cutbacks is the loss of passenger service for Yarmouth, Sydney and Digby, Nova Scotia; Edmonston, New Brunswick; Trois Rivières, Quebec; Havelock, North Bay, Kapuskasing, Thunder Bay and Kenora, Ontario; Brandon, Manitoba; Regina, Saskatchewan; Medicine Hat, Alberta; Courtenay, Nanaimo and Victoria, British Columbia.

For the little villages on the rail lines between these centres there may be an increased feeling of isolation, a feeling of not being as connected to the rest of Canada as they were. There are also severe economic consequences. One of them, of course, is the proposed lay-offs in VIA Rail which amount to 38% of the present work force.

## [Traduction]

banlieusards, empruntent, est justement un des trains qui doit disparaître. Hier, je parlais justement à quelqu'un dans le train qui m'a dit que, même si la liaison avait pour l'instant été sauvée du couperet, les autorités avaient réservé leur décision à ce sujet.

Cela veut dire que plus de gens devront prendre leur voiture pour se rendre à leur travail à Toronto, le trajet en voiture pouvant prendre jusqu'à deux heures et demie aux heures de pointe, ou bien qu'ils devront se rapprocher de la métropole pour pouvoir emprunter les trains GO. Cependant, ces trains sont déjà très achalandés puisque le nombre de voyageurs a augmenté de 60 p. 100 à 70 p. 100 au cours des dernières années. Environ 110,000 personnes les empruntent chaque jour. Ces banlieusards doivent s'arracher les places de stationnement, rester longtemps debout dans des trains bondés et supporter des retards fréquents. Ce service n'a jamais été conçu pour les déplacements sur de longues distances. Or, les réductions proposées en forceront le développement.

Une dame dont on a rapporté les propos dans le *Toronto Star* a bien résumé la situation:

Je viens tout juste de quitter Toronto à cause du prix élevé du logement. On nous a encouragés à quitter Toronto, et voilà qu'on se retourne contre ceux qui l'ont fait.

Par ailleurs, le nombre d'accidents de la circulation pourrait augmenter. Ainsi, le *Hamilton Spectator* citait un rapport rédigé pour l'honorable Benoit Bouchard, dans lequel on pouvait lire ceci:

Le nombre d'accidents mortels est 20 fois plus élevé sur les routes que sur les voies ferrées. Si la circulation routière augmente et que les gens ont un niveau de stress plus élevé à cause du bruit, de la pollution atmosphérique et de la congestion accrue des routes, il est très probable que le nombre d'accidents de la circulation augmentera, tout simplement parce qu'ils se comporteront de façon un peu moins rationnelle ou que le stress qu'ils éprouveront allongera leur temps de réaction.

Les réductions imposées à Via se traduiront notamment par la perte du service voyageurs à Yarmouth, Sydney et Digby, en Nouvelle-Ecosse; à Edmunston, au Nouveau-Brunswick; à Trois-Rivières au Québec; à Havelock, North Bay, Kapuskasing, Thunder Bay et Kenora, en Ontario; à Brandon, au Manitoba; à Regina, en Saskatchewan; à Medicine Hat, en Alberta; à Courtenay, Nanaimo et Victoria, en Colombie-Britannique.

Les gens qui vivent dans les petits villages jalonnant les voies ferrées entre ces centres urbains se sentiront peut-être plus isolés et moins reliés au reste du Canada qu'ils l'étaient auparavant. Les réductions entraîneront également de sérieuses conséquences économiques. Une de ces conséquences sera, bien sûr, les licenciements



[Text]

This is not the only area where lay-offs may occur. According to a newspaper article in *The Toronto Star* some 28,000 tourism industry jobs depend on VIA Rail's existence. Any cuts to VIA Rail service can be seen to have a negative impact on the amount of people being employed by the tourism sector. The tourism market will also face a loss of revenue quite apart from the employment consequences.

A VIA study of *The Canadian* from Toronto-Vancouver through Calgary shows that tourists spend \$2.70 outside of VIA for every dollar they pay to VIA. This one train generates about \$100 million for the tourist industry each year. In fact over the past 10 years VIA Rail has contributed \$54 million directly to the tourist industry, not including the more indirect economic contributions, by serving, for example, more than 80 million meals, drinks and snacks over the past decade.

Finally, there is the possibility that taxes will have to be raised in order to pay for the severance benefits for VIA workers, to pay for the severance benefits for people who are affected by the cuts in the tourism industry, to pay for the amount of road and airport construction that will have to be undertaken in order to expand the facilities that are going to need to be expanded.

The last set of consequences of the VIA Rail cuts are political in nature. The issue of cuts to passenger rail service has augmented tensions between the federal and provincial governments and has created a new, adversarial relationship with many Canadian municipalities. The government is seen as being arrogant and unwilling to listen to the concerns of ordinary Canadians. The government is also building its reputation for perfidy.

It seems hard to understand why a government that committed itself to improving passenger rail service in the last election is now in the process of dismantling that very train system. It is difficult for Canadians to understand why a government that is supposed to be environmentally conscious is dismantling a mass transportation system that is relatively environmentally friendly, in favour of individual transport which is inefficient and uses a large amount of scarce and valuable raw resources.

At this time I would like to make a few comments on the government's handling of VIA Rail. This government, contrary to the statements of Prime Minister Mulroney, has not saved VIA Rail. One does not save anything by cutting it in half. By lowering the number of riders and the amount of service, the government has just created a situation where passenger rail service in this country will fail.

The use of Orders in Council to avoid debate, especially on an issue as vital as passenger rail service in

[Translation]

proposés à Via Rail, qui toucheront 38 p. 100 des effectifs actuels.

Des licenciements pourraient également se produire dans d'autres secteurs. Selon un article du *Toronto Star*, quelque 28,000 emplois dans le secteur du tourisme dépendent de l'existence de Via Rail. Toutes réductions des services de Via Rail entraîneraient une diminution du nombre d'emplois dans ce secteur. Outre ces pertes d'emplois, le tourisme aura à faire face à des pertes de revenus.

Selon une étude de Via sur «Le Canadien», qui assure la liaison Toronto-Vancouver en passant par Calgary, pour chaque dollar qu'ils dépensent pour les services de Via, les touristes dépensent 2,70\$ dans d'autres secteurs. Cette liaison produit à elle seule environ 100 millions de dollars de recettes touristiques chaque année. En fait, au cours des 10 dernières années, Via Rail a fourni directement 54 millions de dollars au secteur du tourisme, sans compter les contributions économiques indirectes, liées par exemple aux 80 millions repas, boissons et collations servis au cours de ces dix années.

Enfin, il se peut que les impôts doivent être augmentés pour couvrir les indemnités de cessations d'emploi versées aux travailleurs de Via, pour dédommager ceux qui seront touchés par la baisse du tourisme et pour payer les coûts de construction liés à l'élargissement des installations routières et aéroportuaires que nécessiteront les réductions des services ferroviaires voyageurs.

Les réductions imposées à Via auront aussi des conséquences politiques. Ce dossier a aggravé les tensions entre le gouvernement fédéral et les provinces et engendre un climat de conflit avec beaucoup de municipalités. Le gouvernement se montre arrogant et peu enclin à écouter les préoccupations des Canadiens moyens. Sa perfidie devient de plus en plus apparente.

On a du mal à comprendre qu'un gouvernement qui s'est engagé aux dernières élections à améliorer les services ferroviaires voyageurs soit maintenant en train de démanteler ce réseau. Les Canadiens ont du mal à comprendre qu'un gouvernement qui se dit sensible aux besoins environnementaux soit en train de démanteler un réseau de transport en commun qui est plutôt compatible avec l'environnement pour favoriser le transport individuel, qui est inefficace et consomme d'importantes quantités de matières premières aussi rares que précieuses.

Je veux maintenant vous livrer quelques observations sur la façon dont le gouvernement a traité le dossier de Via Rail. Contrairement aux affirmations faites par le premier ministre Mulroney, ce gouvernement n'a pas sauvé Via Rail. On ne peut pas prétendre sauver un service quand on le réduit de moitié. En réduisant le nombre de voyageurs et le niveau de services, le gouvernement n'a fait que contribuer à l'échec inévitable des services ferroviaires voyageurs.

Le recours aux décrets comme moyen d'éviter le débat, surtout dans un dossier aussi important pour notre pays

## [Texte]

this country, should not be tolerated. It amounts to government by decree, which is not supposed to be characteristic of a democratic government. The government, by refusing to discuss VIA Rail with the mayors of the affected communities, by refusing to hold regular public hearings, by refusing to take these specific hearings across Canada, has lost a great deal of its credibility.

Further, the government, members and ministers alike, should set an example of its environmental consciousness by using the train whenever possible.

Finally, laying blame for the situation is both immature and unhelpful. The Canadian public does not care whether the last Liberal government or the current Conservative government is to blame for the current crisis in passenger rail. They just want a say in the solution and they want a solution they can live with.

• 1130

To that end, we feel the government should declare a moratorium on passenger rail cuts until the Canadian public can air its views in scheduled public meetings in cities along VIA Rail lines and a full environmental impact assessment can be undertaken. The government should also maintain and upgrade the present system, including the purchase of new locomotives and new passenger cars and upgrades of rail line quality throughout Canada. VIA Rail seemed to be well on its way to solving its own problems. We suggest the government should allow it to do so.

The government should also investigate the feasibility of a high-speed rail line in the Quebec City-Windsor corridor. The Prime Minister said many times during the last election campaign the Progressive Conservatives would not only keep VIA Rail, they would also upgrade the service. It is time to remember and keep that promise. It is time to remember the commitment made to all Canadians, not just those people living in the Windsor-Quebec corridor but those living in Newfoundland, the Maritimes, the west, and British Columbia. The students, the seniors, the poor, the disabled, and everyone who wishes to have passenger rail service in this country have not forgotten that promise, that commitment.

The potential environmental consequences of cutbacks to VIA Rail are extremely negative and will be extremely widespread. Everyone will suffer them because of these

## [Traduction]

que celui des services ferroviaires voyageurs, est inacceptable. Ce genre de gouvernement par décrets est incompatible avec les principes d'un régime démocratique. Par son refus de discuter du dossier Via Rail avec les maires des localités touchées, de soumettre la question au processus habituel d'audiences publiques et de tenir des audiences spéciales dans les différentes régions du pays, le gouvernement a beaucoup perdu de sa crédibilité.

En outre, les membres du parti ministériel, qu'ils soient députés ou ministres, devraient montrer qu'ils sont sensibles aux besoins environnementaux et donner l'exemple en prenant le train chaque fois que cela est possible.

Enfin, le fait de vouloir jeter le blâme sur d'autres est non seulement un signe d'immaturité, mais ne fait rien pour résoudre le problème. La population canadienne ne se soucie guère de savoir si c'est le gouvernement libéral précédent ou le gouvernement conservateur actuel qui est à blâmer pour la crise dans les services ferroviaires voyageurs. Elle veut simplement avoir voix au chapitre et être assurée que le problème sera réglé de façon acceptable.

À cette fin, nous pensons que le gouvernement devait déclarer un moratoire sur la réduction des services ferroviaires voyageurs jusqu'à ce que la population canadienne puisse faire connaître ses vues à l'occasion d'audiences publiques dans les localités actuellement desservies par VIA Rail et qu'une étude exhaustive sur les incidences environnementales puisse être faite. Le gouvernement devrait également maintenir le service existant et l'améliorer, notamment par l'achat de locomotives et de voitures neuves et par la modernisation des voies ferrées dans l'ensemble du Canada. VIA Rail semblait bien en voie de résoudre ses problèmes. Nous proposons au gouvernement de la laisser poursuivre sur sa lancée.

Le gouvernement devrait aussi examiner la possibilité de mettre des trains à grande vitesse en service dans le corridor Québec-Windsor. Le premier ministre a dit à maintes reprises pendant la dernière campagne électorale que non seulement les progressistes conservateurs maintiendraient les services de VIA Rail, mais qu'ils les moderniseraient. Il est temps qu'il se souvienne de sa promesse et qu'il tienne parole. Il est temps qu'il se souvienne de l'engagement pris envers tous les Canadiens, pas seulement ceux qui vivent dans le corridor Québec-Windsor, mais ceux qui vivent à Terre-Neuve, dans les Maritimes, dans l'Ouest et en Colombie-Britannique. Les étudiants, les personnes âgées, les pauvres, les handicapés et tous ceux qui souhaitent maintenir les services ferroviaires voyageurs au Canada n'ont pas oublié cette promesse; ils n'ont pas oublié cet engagement.

La réduction des services VIA Rail pourrait avoir des conséquences environnementales extrêmement néfastes dans l'ensemble du pays. Tous les Canadiens seront



[Text]

cuts. Prime Minister Mulroney has reiterated many times how this government is environmentally conscious. It is time for the rhetoric to be abandoned and positive action to be taken.

As Canadian citizens, we request that you do everything in your power as elected officials to retain and upgrade passenger rail service in Canada.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Thorn. Une brève question. J'aimerais que vous nous indiquiez quel groupe exactement vous représentez dans la présentation que vous nous faites ce matin.

**Mr. Thorn:** I am representing the Ontario Public Interest Research Group, University of Guelph chapter.

**The Vice-Chairman:** I would like to know which group you are representing and exactly how many members you have.

**Mr. Thorn:** I do not know the exact number of members throughout the province of Ontario. The Ontario Public Interest Research Group is, as I said, a public interest group that does research on various issues and suggests actions on these issues. We have chapters across Ontario. We have two chapters in Ottawa, as a matter of fact. My understanding is that every full-time student at the University of Guelph is a member of OPIRG. That would translate to somewhere in the vicinity of 10,000 members. That does not include the community members who are not students.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I just want to thank our witness for his brief. Suffice it to say many of us agree with everything he said.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to thank the witness too and compliment him on the time and effort he and his organization put into this.

I think we need to look some more into the matter of equipment for VIA Rail. The new locomotives are a total of 50, and they have already started coming on stream, so I think we are okay on the locomotives. But you are perfectly right about getting new rolling stock. We have spent more money fixing up old cars than what the new ones would have cost, which is just like throwing good money after bad; and we are going to do it again for the next three years. I would be interested in your doing some more research and talking to the outfits that manufacture railway cars and talking to VIA Rail and doing some work on that. You might find it very interesting.

**M. Langlois:** Merci, monsieur le président. Je voudrais, moi aussi, remercier le témoin pour la présentation qu'il nous a faite ce matin. J'ai été particulièrement impressionné, à la lecture du document, par les craintes environnementales du groupe que M. Thorn représente. Je voudrais, moi aussi, vous inviter à continuer vos

[Translation]

touchés par ces réductions. Le premier ministre Mulroney a souvent répété que son gouvernement est sensible aux besoins environnementaux. Il est temps d'abandonner les discours creux pour passer l'action.

En tant que citoyens canadiens, nous vous exhortons à faire tout votre possible en votre qualité de parlementaire élu pour assurer le maintien et la modernisation des services ferroviaires voyageurs au Canada.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Thorn. A short question, if I may. I wonder if you could tell us exactly which group you are representing before us this morning.

**M. Thorn:** Je représente la section de l'université de Guelph, de l'*Ontario Public Interest Research Group*.

**Le vice-président:** J'aimerais savoir quel groupe vous représentez et combien de membres vous comptez dans votre organisation.

**M. Thorn:** Je ne sais pas combien de membres nous avons au juste dans la province. L'*Ontario Public Interest Research Group*, comme je l'ai dit, est un groupe qui effectue des recherches sur diverses questions d'intérêt public et qui propose des plans d'action relativement à ces questions. Nous avons des sections réparties aux quatre coins de l'Ontario. Nous en avons même deux à Ottawa. Si je ne m'abuse, tous les étudiants à plein temps qui fréquentent l'université de Guelph sont membres de l'OPIRG. Ils sont au nombre de 10,000 environ, et ce nombre n'inclut pas les membres de la localité qui ne sont pas étudiants.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à remercier le témoin de son exposé. Qu'il suffise de dire que beaucoup d'entre nous sommes d'accord avec tout ce qu'il a dit.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je tiens moi aussi à remercier le témoin et à le féliciter du temps et de l'effort que son groupe et lui-même ont consacré à cet exposé.

À mon avis, il faut examiner plus à fond la question du matériel de VIA Rail. VIA a fait l'acquisition de 50 nouvelles locomotives, qu'elle a déjà commencé à mettre en service, de sorte que nous n'avons pas à nous inquiéter des locomotives. Mais vous avez tout à fait raison en ce qui concerne l'acquisition de nouveau matériel roulant. Nous avons dépensé plus d'argent à remettre en état les vieilles voitures que ce qu'il en aurait coûté pour en acheter des neuves, ce qui montre à quel point nous faisons fausse route. J'aimerais que vous poursuiviez vos recherches et que vous vous entreteniez avec les fabricants de voitures de chemin de fer ainsi qu'avec les dirigeants de VIA Rail. Vous pourriez arriver à des conclusions très intéressantes.

**Mr. Langlois:** Thank you, Mr. Chairman. I also would like to thank the witness for the presentation he has given us this morning. On reading the brief, I was especially impressed by the environmental concerns expressed by the organization Mr. Thorn represents. Like my colleague, I would be interested in having you do some more

## [Texte]

travaux de recherche et à continuer à vous impliquer dans le processus démocratique de ce pays, de même que vous inciter à vous préparer à faire des représentations à la Commission royale d'enquête sur l'avenir du transport de passagers au Canada, Commission qui commencera ses travaux bientôt.

• 1135

Merci pour vous être déplacé et merci d'avoir porté à notre attention les préoccupations, les craintes et les commentaires de votre groupe.

**M. Thorn:** Merci beaucoup pour votre gentil commentaire, monsieur.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Thorn, d'avoir comparu devant notre Comité aujourd'hui. Nous allons prendre en considération, soyez sans crainte, le mémoire que vous nous avez remis.

Nous allons maintenant recevoir le dernier groupe qui doit témoigner. J'invite immédiatement M. Roger Wilson, Chairman of the Pine Ridge Rail Passenger Task Force, to please come forward.

Vous avez maintenant la parole. Je pense que vous avez également un troisième témoin. J'apprécierais qu'il puisse nous être présenté pour le bénéfice des membres de ce Comité.

**Ms Joan Chalovich (Acting Chairman, Pine Ridge Rail Passenger Task Force):** I am representing Warden Roger Wilson of the County of Northumberland, who was called to another assignment this morning. I also have another meeting, so I am just going to be presenting and then leaving my two colleagues to carry on in my behalf.

The Pine Ridge Rail Passenger Task Force was recently set up in response to the impending crisis in delivery of the transportation services in our area. The task force was struck by the County of Northumberland, under the chairmanship of Warden Roger Wilson. Our members include our MP, Christine Stewart, our MLA, Joan Fawcett, as well as representatives of the local passenger rail users from the area. The other members are as listed there.

I am just going to skip through our presentation, but first I will give you a little background on Northumberland County. You will see there our size—210,000 hectares—and our distances to the large centres are also listed. Our population numbers are there also.

We have been very conservative with our figures. A recent demographic report we had for Northumberland Country indicates that seniors are indeed 24% of our population.

## [Traduction]

research and continue to be involved in the democratic process in this country, and I would urge you to make representations before the Royal Commission on the future of rail transportation in Canada, which should be starting its inquiry before too long.

Thank you for having taken the time to come and present your group's concerns, fears and comments.

**Mr. Thorn:** Thank you for your kind comments, sir.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Thorn, for having appeared before our committee this morning. I can assure you that we will take into consideration the views expressed in your brief.

We will now hear from our last witness. I would invite Mr. Roger Wilson

président du *Pine Ridge Rail Passenger Task Force*, à prendre place à la table.

You have the floor. I believe there is also a third person with you. I would appreciate it if you would introduce him for the benefit of the members of the committee.

**Mme Joan Chalovich (présidente intérimaire, Pine Ridge Rail Passenger Task Force):** Je suis ici pour représenter M. Roger Wilson, du comté de Northumberland, qui avait un autre engagement ce matin. Je dois, moi aussi, assister à une autre réunion, alors je vous présenterai tout simplement notre exposé, puis je laisserai à mes deux collègues le soin de poursuivre en mon nom.

*Le Pine Ridge Rail Passenger Task Force a été constitué récemment pour réagir à la crise imminente dans la prestations de services de transport dans notre région. Le groupe de travail a été créé par le comté de Northumberland, sous la présidence de M. Roger Wilson. Les membres du groupe comprennent notamment notre député fédéral, M<sup>me</sup> Christine Stewart, et notre député provincial, M<sup>me</sup> Joan Fawcett, ainsi que des représentants des usagers des services ferroviaires voyageurs de la région. Vous trouverez dans notre mémoire les noms des autres membres du groupe de travail.*

Je vous présenterai les points saillants de notre mémoire, mais je tiens tout d'abord à vous donner quelques renseignements généraux sur le comté de Northumberland. Vous pourrez constater que nous avons indiqué dans le mémoire la taille de notre comté, 210,000 hectares, et les distances qui nous séparent des grands centres. Nous y donnons également des chiffres relatifs à notre population.

Nous avons été très prudents dans nos calculs. Selon un rapport démographique récent sur le comté de Northumberland, les personnes âgées représentent effectivement 24 p. 100 de notre population.



[Text]

To give you an idea of the growth that is happening in our area, in Cobourg alone our units of housing for this year have exceeded 1,000, and we are projecting 5,000 units in the next five years. Hamilton township, immediately to the north of us, actually is exceeding our town's population growth for the current year.

Our passenger on-off figures are indicated there. The statistics were supplied by the rail commission. Usage has been rising over the past three years; now up by 20% and growing annually. The latest figures we could assemble indicate from 400 to 500 individual trips per day, and Belleville, Kingston, and Peterborough will create much greater numbers for our area.

That is just an introduction to our area.

My responsibility in the county does involve me a good deal in economic development. And of course the federal government and the provincial government have been leading and working side by side, as we are part of the Regional Eastern Ontario Development Initiatives. You can understand that the proposed cutbacks will not enhance the initiatives we have been making locally, as we try to cope with the tremendous population growth in our area.

• 1140

I am going to ask Mr. Stopps to carry on with the presentation. I must leave for my other commitment.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much for your presence this morning. Mr. Stopps.

**Mr. Terrence Stopps (Member, Pine Ridge Rail Passenger Task Force):** I would like to emphasize that those figures we presented in fact are really low-ball figures. The area of Pine Ridge extends much beyond Northumberland County. It includes parts of Prince Edward County and Hastings County. It is a very large area.

we have taken as an example Northumberland County and given you some figures. Growth is occurring throughout the entire area. The ridership figures are much higher when you look at the whole area; in fact, you might even double them. I think that is important to note.

I would like to talk briefly about who our passengers are, because I think that is a very important social issue. It is true that the majority of our travellers actually start their trips in the morning. In a public meeting we held last April—we had an overflow crowd at Victoria Hall in Cobourg. People felt very strongly about the threats, I suppose, of cutbacks at that time. This was pre-budget, so

[Translation]

Pour vous donner une idée de la croissance de notre région, dans la seule ville de Cobourg, plus de 1,000 unités de logement ont été mises en chantier cette année, et 5,000 nouvelles unités devraient être mises en chantier au cours des cinq prochaines années. Dans le canton de Hamilton, qui se trouve juste au nord de notre région, la croissance démographique dépasse la nôtre pour l'année en cours.

Nous indiquons également le nombre de voyageurs qui sont montés ou descendus dans notre région. Ce chiffre nous a été fourni par la commission ferroviaire. La clientèle a augmenté de 20 p. 100 depuis trois ans et elle ne cesse de croître. D'après les derniers chiffres que nous avons pu obtenir, il y aurait de 400 à 500 déplacements par jour, et les villes de Belleville, Kingston et Peterborough seront les principales sources de la croissance de la clientèle dans notre région.

Ce sont là quelques renseignements sur notre région.

Les fonctions que j'exerce dans l'administration du comté m'amène à m'occuper beaucoup de développement économique. Bien sûr, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial dirigent les efforts en ce sens et travaillent côte à côte, puisque nous faisons partie du Programme des initiatives de développement dans la région de l'Est de l'Ontario. Vous comprenez que les compressions proposées ne favoriseront pas les initiatives que nous avons prises localement, alors que nous essayons de faire face à la très forte croissance démographique dans notre région.

Je vais maintenant demander à Monsieur Stopps de poursuivre l'exposé. Je dois partir à cause de mon autre engagement.

**Le vice-président:** Merci beaucoup d'être venu ce matin. Monsieur Stopps.

**M. Terrence Stopps (membre, Pine Ridge Rail Passenger Task Force):** Je tiens à souligner que les chiffres que nous avons présentés sont en fait des chiffres très bas. La région de Pine Ridge déborde largement le comté de Northumberland. Elle comprend une partie du comté de *Prince Edward et Hastings*. Cette une très grande région.

Nous avons pris comme exemple le comté de Northumberland et nous vous avons fourni certains chiffres. On enregistre cette croissance dans toute la région. Les chiffres pour l'achalandage sont beaucoup plus élevés si l'on considère la région au complet; en fait, c'est peut-être même le double. Je pense qu'il est important de le signaler.

Je voudrais aborder brièvement la question de l'identité de nos passagers, car je crois que c'est une question sociale très importante. Il est vrai que la majorité de nos passagers prennent le train le matin. Nous avons tenu une réunion publique en avril dernier et la salle *Victoria Hall*, à Cobourg, était pleine à craquer. Je suppose qu'à ce moment-là, les gens se sentaient menacer,

*[Texte]*

they were rumours. They came out and they wanted to talk. They wanted to tell us their problems.

Our seniors provide a large constituency group that uses the train on a regular basis. Seniors and the disabled find trains easier to access, much easier than buses and cars. It was students who tried to get transportation on a cost-effective basis from school to home, not necessarily commuting. It was weekend travel sometimes and it was also families. Many of those families were going for health care in Ontario.

We have structured our health care system at primary, secondary, and tertiary levels, and those tertiary levels are linked to urban centres. How will our rural people make it to urban centres for tertiary care? Many of those appointments would start in the morning.

Those people brought several issues before the meeting. They said public transportation is desirable over private transportation because it is environmentally sound and it is affordable for most of our population. Many of our poorer population cannot afford cars. They require public transportation. Again, there is the accessibility issue, which I mentioned before.

Affordable housing turned out to be an issue that is related to transportation. Ontario has been growing very rapidly, and particularly southern Ontario. This means that our urban areas have become unaffordable for many people. They have moved out farther and farther from those urban centres so that they can find a quality of life that is reasonable, find housing that is affordable for their budget.

Unfortunately, at the same time, jobs have not grown in those rural areas. There are some spin-off jobs, but in fact the number of jobs required are not there. So those people very often have to travel. They travel to work very long distances. We are not talking about short commuter distances. We are talking in some cases about 100 miles or more, travelling for two hours on the train each way to work. That is not unheard of on this line.

Again, there is the social need—the need for advanced health care, shopping, recreation. We do not have ready access to airports unless we travel to large centres.

The issue of alternatives is one that is particularly bleak. In fact, the only alternative for us for morning travel is the highway. That highway is highway 401, which is operating approximately 120% over-capacity during the day. That is an immediate problem for us with the train cuts that are proposed.

VIA has actually come out with a schedule that suggests that there will be no morning trains in our area.

*[Traduction]*

ils craignaient d'éventuelles compressions. C'était avant le budget, de sorte qu'il s'agissait de rumeurs. Ils sont venus nombreux et ils tenaient à s'exprimer, à nous exposer leurs problèmes.

Les personnes âgées constituent une fraction importante de notre clientèle; ces gens prennent le train régulièrement. Pour les personnes âgées et les handicapés, le train est beaucoup plus facile d'accès que l'autobus ou l'automobile. Il y avait des étudiants qui réclamaient un moyen de transport bon marché pour se rendre de l'école à la maison, pas nécessairement tous les jours. Il y avait des gens qui voyagent seulement la fin de semaine et il y avait aussi des familles. Beaucoup de ces familles voyagent pour se faire soigner en Ontario.

Notre réseau de soins de santé est structuré en trois niveaux; or, le troisième niveau est concentré dans les régions urbaines. Comment les gens de la campagne se rendront-ils en ville pour obtenir ces soins du troisième niveau? C'est souvent le matin qu'ils ont rendez-vous.

Plusieurs questions ont été soulevées au cours de cette réunion. Les gens ont dit que le transport en commun est préférable au transport privé parce qu'il respecte l'environnement et qu'il est abordable pour la plupart des gens. Beaucoup de pauvres ne peuvent se permettre de posséder une voiture. Ils ont besoin de transport en commun. Encore une fois, il y a la question de l'accessibilité dont j'ai parlé tout à l'heure.

On a constaté que le problème du logement à prix abordable est lié au transport. L'Ontario a connu une croissance très rapide, notamment dans le sud. Il s'ensuit que beaucoup de gens ne peuvent plus se permettre d'habiter en ville. Ils habitent donc de plus en plus loin du centre-ville afin de trouver une qualité de vie raisonnable et des logements abordables compte tenu de leur budget.

Malheureusement, la croissance de l'emploi n'a pas suivi dans ces régions rurales; il s'y crée bien quelques emplois, mais c'est loin de suffire à la demande. Beaucoup doivent donc faire la navette sur de longue distance pour aller travailler. Il ne s'agit pas de banlieusards. Dans certains cas, les gens doivent parcourir 100 milles ou plus c'est-à-dire qu'ils doivent voyager deux heures matin et soir pour aller travailler. Les cas de ce genre ne sont pas rares sur cette ligne.

Et puis, il y a évidemment les besoins sociaux, c'est-à-dire les besoins en matière de santé, de magasinage, de loisirs. Il faut également se rendre dans les grandes villes pour avoir accès aux aéroports.

Les solutions de rechange ne sont pas riches. En fait, la seule solution de rechange pour ceux d'entre nous qui doivent se déplacer le matin est la route. Il s'agit en l'occurrence de la route 401 qui est exploitée à environ 120 p. 100 de sa capacité pendant la journée. C'est un problème qui se posera immédiatement pour nous si l'on opère les réductions proposées.

VIA a même proposé un horaire qui ne prévoit aucun train le matin dans notre région. Quiconque doit se



*[Text]*

So anyone who must make it to a large centre, either Montreal, Toronto or Kingston, must travel by car, by definition. That is extremely difficult. I would suggest that it is also unsafe to travel by car, given our current highway situation.

• 1145

On the environmental issue, I would like to endorse strongly the message of OPIRG, the presentation before us. We see that there is an extreme environmental problem. Rail is known to pollute less, use fossil fuels more efficiently, and use our land more sparingly. We think that is an important issue.

On the environmental assessment provided by Transport Canada, we have gone over that material and we find it lacking. It is very shortsighted. It claims to have made conservative estimates, but in fact, when you look at it in more detail, they have assumed things like that air and bus capacity will absorb many rail passengers. I would submit to you that this is not accurate, that because travel occurs during peak periods and there are valleys, in fact they will have to add on planes and buses. When you look at capacity, you look at it over the entire day, including peaks and valleys. So in fact a 50% occupancy rate is very common on all modes of travel.

I guess our problem right now we can split into two: we have a short-term problem and we have a long-term problem.

Our short-term problem is that with the announcements that were made, basically we have no morning travel in either direction, and we have no late night service. So in fact there is a short period of time, roughly from noon to about suppertime, when you can catch trains. That poses a major problem for us.

**Mr. Tobin:** As of January 15?

**Mr. Stopps:** As of January 15.

**Mr. Tobin:** What do you have right now?

**Mr. Stopps:** What we have right now is quite a full service.

**Mr. Tobin:** Is it a morning departure and an evening return right now?

**Mr. Stopps:** Actually, because we are on the corridor route, we have several departures throughout the day. In fact, we have a good frequency rate, and it is well used—again, 106,000 passengers on or off, and yet the population in our entire county is only 67,000.

*[Translation]*

rendre dans une grande ville, qu'il s'agisse de Montréal, de Toronto ou de Kingston, doit donc voyager en automobile, par définition. C'est extrêmement difficile. J'ajoute qu'il est également peu sûr de voyager en auto, compte tenu de la situation actuelle sur nos grandes routes.

En ce qui concerne l'environnement, je suis tout à fait d'accord avec l'OPIRG, qui nous a précédés. Le problème de l'environnement est très grave. Tout le monde sait que les trains sont moins polluants, qu'ils utilisent les combustibles fossiles plus efficacement et qu'ils respectent davantage le territoire. Nous pensons que c'est là une question importante.

Nous avons étudié l'étude effectuée par Transports Canada au sujet de l'environnement et y avons trouvé de nombreuses lacunes. Les auteurs font preuve d'un manque total de clairvoyance. Ils affirment avoir cité des chiffres très modérés, mais en fait, si l'on étudie le rapport plus en détail, on se rend compte qu'ils ont pris pour acquis que le transport par avion et par autobus absorbera une bonne partie des voyageurs qui prenaient le train. Je crois pour ma part que ce n'est pas vrai; puisque les voyages se font en périodes de pointe et qu'il y a des heures creuses, il faudra en fait ajouter des avions et des autobus. Pour déterminer le nombre de voyageurs qu'il est possible de transporter, il faut tenir compte de la journée entière, des périodes de pointe comme des heures creuses. Par conséquent, un taux d'occupation de 50 p. 100 est en fait très courant pour tous les moyens de transport.

À l'heure actuelle, nous pouvons parler d'un problème à court terme et d'un problème à long terme.

Le problème à court terme, pour nous, c'est que d'après les décisions qui ont été annoncées, nous n'aurons plus de services le matin ni dans une direction, ni dans l'autre, et nous n'en aurons pas non plus en fin de soirée. En fait, on ne pourra plus prendre le train que pendant une courte période, à peu près entre midi et l'heure du souper. Cela nous pose un grave problème.

**M. Tobin:** À partir du 15 janvier?

**M. Stopps:** À partir du 15 janvier.

**M. Tobin:** Quelle est la situation à l'heure actuelle?

**M. Stopps:** À l'heure actuelle, nous avons un service assez complet.

**M. Tobin:** Avez-vous des départs le matin et des retours le soir?

**M. Stopps:** En fait, puisque nous nous trouvons sur la route du corridor, il y a plusieurs départs tout au long de la journée. Nous avons un service assez fréquent et très bien utilisé; il y a 106,000 voyageurs qui montent dans le train ou qui en descendent, et pourtant la population de tout notre comté n'est que de 67,000 personnes.

[Texte]

Don Mazankowski issued the challenge a while ago: use it or lose it. The people of Northumberland use it very extensively, and they have met that challenge.

How will the 100,000-plus who, again, embark or disembark just in our county—and again the area extends beyond that and larger numbers are involved—travel? Congestion and safety problems on the road make that option totally unacceptable.

I believe the government has a responsibility and has had a responsibility for intercity travel. If they decide to change the emphasis of their responsibility from intercity travel to interprovincial travel, then they bear a responsibility to ensure that can be converted, changed, transferred to other jurisdictions in an orderly fashion.

**The Vice-Chairman:** Mr. Carrick, do you have a brief comment for us?

**Mr. William Carrick (Member, Pine Ridge Rail Passenger Task Force):** First of all, I am a CA who has been in senior financial positions all my life, and I have a great deal of frustration and amazement at the way Crown corporations report in reading their financial statements.

I have taken their most recent budget as a result of the changes and just summarized some figures in connection with the current operations. One of the tricks that seems to be done with mirrors is that a subsidy is given to VIA, who in turn pay a large portion of it to CN for operating over their tracks and for other administrative costs. CN showed that they made \$180 million last year; in fact, \$260 million of their revenue came from payments from VIA. So in fact they did not make any money.

**Mr. Stopps:** VIA made them profitable.

**Mr. Benjamin:** If it had not been for VIA, CN would have been in the hole.

**Mr. Carrick:** That is right.

• 1150

**The Vice-Chairman:** This is the first time I am hearing so large an amount. Normally we have been hearing about 15% and not the amount you are now quoting. Could you tell us where your figures come from?

**Mr. Carrick:** The source is directly from VIA operating records. As you know, as a result of the cutbacks and the feeling of people, it is very easy to get. People are discussing information on the train at all times.

**The Vice-Chairman:** I will check that.

[Traduction]

Il y a un certain temps, Don Mazankowski nous avait lancé un défi: servez-vous du train ou vous allez le perdre. Les gens de Northumberland s'en servent beaucoup; ils ont relevé ce défi.

Ces quelques 100,000 personnes qui montent dans le train ou qui en descendent seulement dans notre comté, et encore une fois je dois dire que la région s'étend au-delà du comté et que ce nombre de voyageurs est en fait plus important, comment vont-ils voyager? Les problèmes de congestion et de sécurité sur les routes rendent ces dernières tout à fait inacceptables.

Je pense que le gouvernement a une responsabilité, qu'il a d'ailleurs toujours eue, au sujet des déplacements interurbains. S'il décide d'accorder désormais plus d'importance aux déplacements interprovinciaux, plutôt qu'aux déplacements interurbains, il devrait alors s'assurer que ce dernier type de déplacement peut être converti, transformé ou transféré à d'autres secteurs de compétence de manière organisée.

**Le vice-président:** Monsieur Carrick, avez-vous un bref commentaire à faire à ce sujet?

**M. William Carrick (membre du Pine Ridge Rail Passenger Task Force):** Tout d'abord, je voudrais préciser que je suis comptable agréé; j'ai occupé d'importants postes dans le secteur financier tout au long de ma carrière, et j'ai toujours été très étonné, et frustré, de voir comment les sociétés de la Couronne préparent leur états financiers.

J'ai par exemple étudié le budget le plus récent résultant des modifications et j'en ai résumé quelques chiffres en tenant compte du service actuel. Il semble y avoir là un jeu de miroirs: le gouvernement accorde une subvention à VIA, qui en verse à son tour une part importante au CN pour se servir de ses voies ferrées et pour couvrir d'autres frais administratifs. Le CN affirme avoir réalisé des recettes de 180 millions de dollars l'année dernière, alors qu'il a reçu 260 millions de dollars de VIA. En fait, il n'a donc pas fait d'argent.

**M. Stopps:** C'est VIA qui lui a permis de faire des profits.

**M. Benjamin:** Si VIA n'avait pas été là, le CN ne s'en serait pas tiré.

**M. Carrick:** C'est vrai.

**Le vice-président:** C'est la première fois que j'entends parler d'un tel montant. Le plus souvent, on nous parle de 15 p. 100, et non pas de ce montant. Pouvez-vous nous dire où vous avez pris ce chiffre?

**M. Carrick:** Il nous vient directement des dossiers d'exploitation de VIA. Comme vous le savez, ils sont très faciles à obtenir depuis l'annonce des réductions auxquelles la population a réagi. Les gens discutent de cette information dans le train tout le temps.

**Le vice-président:** Je vais vérifier cela.



[Text]

**Mr. Carrick:** The payments to CN are in fact much larger than this. They cover other items. The fact that they take it in as income is very easily identified in the financial statements. It is not income in VIA and CN's hands; it is really a recovery of costs.

**Mr. Stopps:** Perhaps even the recapture of the subsidy that was given to VIA originally just flushes right through VIA into CN in some ways.

**Mr. Carrick:** In connection with severance pays, you heard earlier that it is very difficult to determine the amount that is payable. It can range from well over \$100 million to \$1.4 billion, depending on how the employees take their option.

This is being treated in their planning and in the budgeting as an operating cost on an ongoing basis when it is paid. I really think it is a very unfair thing to saddle VIA with it, because it is a one-time cost as determined by this government and should be taken into the operations as a one-time cost in 1989 or 1990 when the decision is made. It puts them behind the eight-ball before they start again.

When they were transferred, the equipment transferred to them was ancient, and they have been maintaining it over the years at very high cost. Head-end conversion, which refers to renovation of old, obsolete, steam-heated cars with electricity, anticipates that they will spend approximately \$1 million per car on this conversion and updating. Even the new head-end units have provision for steam and they have to be converted to electricity.

Normally a service industry such as a passenger service is directed and motivated by the market. The decisions made up to now are being made without any provision for input from the public. Invoking section 64 and avoiding public hearings negated that.

In addition, if the passenger service is being depleted to the point where it is being removed from the CPR lines, then there really is an abandonment of the property of the service. The property should revert to the Crown, because under the original agreement the property was deeded to the CPR to provide passenger service. I really have a question about why the Railway Act was not followed when the service was reduced to allow the representative voters to attend public hearings.

Many cost savings could be examined in order for VIA to reduce their operating costs. They could negotiate a better arrangement with CN for the use of facilities and trackage. They could negotiate with railway unions for better operating agreements. Reduction of train staff could be done further; they are overstaffed on the train. Riding on the trains, I can tell you they are overstaffed. They stand around looking at each other.

[Translation]

**M. Carrick:** Les paiements versés au CN sont en fait beaucoup plus importants. Ils couvrent aussi d'autres postes budgétaires. Le fait que le CN les considère comme un revenu est très facile à voir dans les états financiers. Or, ce n'est pas un revenu pour VIA et le CN, c'est en fait une récupération des coûts.

**M. Stopps:** On peut peut-être dire d'une certaine façon que la subvention versée à VIA passe directement aux mains du CN.

**M. Carrick:** Au sujet des indemnités de cessation d'emploi, vous avez déjà entendu dire qu'il est très difficile de déterminer le montant qu'il faudra verser; celui-ci pourra varier entre plus de cent millions de dollars et 1,4 milliard, selon ce que choisiront de faire les employés.

Cette dépense est considérée dans les plans et les prévisions budgétaires comme un coût d'exploitation permanent. Je pense qu'il est tout à fait injuste d'imposer ce fardeau à VIA parce que cela sera une dépense ponctuelle, qui devra être effectuée au moment déterminé par le gouvernement, et qu'il faudrait en tenir compte pour le budget de 1989 ou de 1990, lorsque la décision sera prise. Cette façon de procéder met la société ferroviaire en mauvaise posture avant même qu'elle commence.

Lorsque VIA a été créée, elle a reçu du matériel tout à fait désuet, qu'elle a dû entretenir depuis moyennant des frais très élevés. La conversion des têtes de locomotives, c'est-à-dire la rénovation de vieilles locomotives à vapeur tout à fait dépassées pour qu'elles fonctionnent désormais à l'électricité, coûterait environ un million de dollars par locomotive. Même les nouvelles locomotives sont équipées pour fonctionner à la vapeur et devront être converties à l'électricité.

Un service comme le transport de voyageurs est normalement soumis aux lois du marché. Or, les décisions prises jusqu'ici n'ont absolument pas tenu compte de la participation de la population, puisqu'on a invoqué les dispositions de l'article 64 pour éviter la tenue d'audiences publiques.

En outre, si le service voyageurs est totalement supprimé sur les voies du CP, il s'agit concrètement d'une renonciation à la propriété du service. La propriété devrait en revenir à la Couronne parce que, en vertu de l'entente originale, elle avait été cédée au CP pour que celui-ci fournisse des services voyageurs. Je me demande vraiment pourquoi la Loi sur les chemins de fer n'a pas été appliquée car lorsque le service a été réduit les intéressés avaient droit à des audiences publiques.

Il serait possible d'étudier diverses possibilités pour permettre à VIA de réduire ses frais d'exploitation. Ainsi, VIA pourrait négocier un meilleur contrat avec le CN pour l'utilisation de ses installations et de ses voies ferrées. Elle pourrait aussi négocier de meilleures conventions collectives avec les syndicats. Il serait également possible de réduire les équipages, qui sont trop nombreux à l'heure actuelle. Comme je voyage souvent en train, je

[Texte]

[Traduction]

peux vous affirmer que c'est le cas. Les employés n'ont visiblement rien à faire.

• 1155

**Mr. Benjamin:** There were two car staff on the last train I rode, one for the first-class one and one for the other three cars, pushing a cart up and down the aisle. There was one trainman and a conductor.

**M. Benjamin:** La dernière fois que j'ai pris le train, il y avait deux employés à bord, un pour la première classe et un pour les trois autres voitures, qui poussait un charriot d'un bout à l'autre de l'allée. Il y avait un agent de train et un chef de train.

**Mr. Carrick:** Plus a service manager, plus three conductors.

**M. Carrick:** Plus un directeur des services et trois chefs de train.

**Mr. Benjamin:** No.

**M. Benjamin:** Non.

**Mr. Carrick:** One conductor, two trainmen.

**M. Carrick:** Un chef de train et deux agents de train.

**The Vice-Chairman:** We will debate that later. As for your figures on the—

**Le vice-président:** Nous y reviendrons un peu plus tard. Pour ce qui est de vos chiffres sur. . .

**Mr. Carrick:** It is an observation as a passenger.

**M. Carrick:** C'est une simple observation à titre de voyageur.

**Mr. Tobin:** On a point of order, Mr. Chairman, I would submit that my friend, Mr. Benjamin, is well known to have passion in his bones for his confrères who work the trains, but I submit that we ought to hear the witness and have questions afterwards.

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je sais que mon bon ami M. Benjamin a beaucoup de sympathie pour ses confrères qui travaillent pour les chemins de fer, mais je pense que nous devrions d'abord entendre notre témoin et lui poser des questions ensuite.

**The Vice-Chairman:** Mr. Tobin, I would also appreciate your co-operation on that matter.

**Le vice-président:** Monsieur Tobin, j'apprécierais aussi votre collaboration en ce sens.

**Mr. Carrick:** Thank you, Mr. Chairman.

**M. Carrick:** Merci, monsieur le président.

To continue, we would recommend that you:

Je poursuis donc. Nous vous recommandons:

- Reduce requirements for sleeping requirements by minimizing overnight trains and/or increasing speed for passenger trains. The current trains from Montreal to Toronto do take an extraordinary amount of time to accommodate sleepers.

—De réduire les besoins en trains-couchettes en réduisant le nombre de trains de nuit ou en augmentant la vitesse des trains de voyageurs. A l'heure actuelle, les trains de Montréal à Toronto prennent beaucoup de temps pour permettre aux voyageurs de dormir à bord.

- Improve the management organization and provide means to provide partial privatization and a longer term planning by introduction of a national transportation policy that makes sense for this country to meet the needs of the riders and the public and the voters.

—D'améliorer l'organisation de gestion et de fournir la possibilité d'assurer une privatisation partielle et une planification à plus long terme grâce à l'adoption d'une politique nationale sur les transports bien adaptée à notre pays, pour répondre aux besoins des passagers, du grand public et des électeurs.

- Transfer ownership of stations to municipalities and lease space as required from the municipalities. A lot of municipalities are in favour of that.

—De céder la propriété des gares aux municipalités et de leur louer au besoin l'espace nécessaire. Bon nombre de municipalités sont en faveur de cette mesure.

- Encourage creative thinking and planning for VIA instead of dealing in the past and using old obsolete equipment; provide new equipment.

—D'encourager les innovations et la planification à VIA plutôt que de vivre dans le passé et d'utiliser du matériel vieux et désuet; de fournir du nouveau matériel.

As Terry said, the Hon. Minister Donald Mazankowski said to use it or lose it. We have used it. We have had a 20% increase, and I do not know how many other communities can say that, year by year. I have been riding it for quite some time.

Comme l'a dit Terry, l'honorable ministre Donald Mazankowski nous avait laissé entendre qu'il fallait utiliser les services ferroviaires, sous peine de les perdre. Nous les avons utilisés. Nous avons connu une augmentation de 20 p. 100 et je ne sais combien d'autres collectivités peuvent en dire autant, pour chaque année. Il y a déjà longtemps que je prends le train.

It is suggested the timetable as it is now will not provide an early morning service. Some consultation

On nous a dit que l'horaire prévu ne comprend pas de service en début de matinée. Il faudrait consulter les



**[Text]**

should be held with the riders, the people out there, so that when train service is being changed or amended there is some input from the users as to the market.

**Mr. Stopps:** I think that is actually an important point. One thing we have done through this action is totally truncate the market from the service. There does not seem to be any response of the existing service plans to address market needs, particularly in our area, and we are talking about an area that stretches from Toronto past Kingston. In fact, right through to Montreal there are a lot of small towns. This is not just two big towns, Toronto and Montreal.

**The Vice-Chairman:** Mr. Carrick and Mr. Stopps, thank you for your presentation.

Before getting to Mr. Tobin, I have one problem with the figures you used to say that VIA was paying CN approximately \$260 million. In the press conference on the day of the announcement, Mr. Lawless said, after answering questions:

Perhaps I can put this into perspective for you. In 1988 VIA incurred costs under the Railway Operating Agreement of \$105 million. That is only 13% of its total costs.

The same figures were used by the Minister of Transport on the same day of the announcement. So there is a lot of difference between \$105 million and \$260 million. I have difficulty understanding where your figures are coming from.

**Mr. Carrick:** All you have to do is look at the revenue side of the CN annual report and you will see that there is \$260 million in income there as payment for usage of the equipment. Read the notes in the financial statements.

**The Vice-Chairman:** We will check that very carefully, because I think it is the first time we have heard that.

**Mr. Stopps:** I think that is an important issue. Instead of looking at the VIA reports, you should look at the CN reports and and look at what they claim as income.

**The Vice-Chairman:** We will do that as soon as possible.

**Mr. Stopps:** Mr. Chairman, before your many questions, perhaps I can mention one more thing. An important part of our presentation is the long-term issue. We have presented some options. We have presented some options. We would like the government to show some leadership in examining those options and finding one that will address the market need in our area.

• 1200

In the long-term we are concerned about Canada and Canada's rail service. We think rail plays an important

**[Translation]**

voyageurs, pour sonder le marché lorsque des services sont modifiés.

**M. Stopps:** Je pense que c'est un point très important. La décision qui a été prise isole complètement le service des besoins du marché. Il ne semble y avoir dans les plans de services existants aucune réponse aux besoins du marché, particulièrement dans notre région, qui s'étend de Toronto jusqu'au-delà de Kingston. En fait, jusqu'à Montréal, il y a beaucoup de petites villes. Nous ne parlons pas ici simplement de deux grandes villes, Toronto et Montréal.

**Le vice-président:** M. Carrick et M. Stopps, je vous remercie de votre exposé.

Avant de donner la parole à M. Tobin, j'aimerais avoir des éclaircissements sur le chiffre de 260 millions de dollars que vous avez cité au sujet des paiements que VIA verse au CN. Lors de la conférence de presse qu'il a donnée le jour le l'annonce des réductions de services, M. Lawless a dit, après avoir répondu à diverses questions:

Permettez-moi de replacer la question dans son contexte. En 1988, VIA a dû déboursier 105 millions de dollars en vertu de ses contrats d'exploitation. Cela représente seulement 13 p. 100 de l'ensemble de ses coûts.

Le même jour, le ministre des Transports a cité lui aussi le même chiffre. Il a donc toute une différence entre 105 millions et 260 millions. J'ai du mal à comprendre d'où vous tenez ce chiffre.

**M. Carrick:** Il vous suffit de regarder du côté des recettes dans le rapport annuel du CN, et vous verrez qu'on y mentionne un montant de 260 millions de dollars à titre de paiement pour l'utilisation de matériel. Lisez bien les notes accompagnant les états financiers.

**Le vice-président:** Nous allons regarder cela de très près; je pense que c'est la première fois qu'on nous cite ce chiffre.

**M. Stopps:** C'est une question très importante. Plutôt que de vous fier au rapport de VIA, vous devriez étudier ceux du CN, en particulier la rubrique des recettes.

**Le vice-président:** Nous allons le faire dès que possible.

**M. Stopps:** Monsieur le président, avant de répondre à vos nombreuses questions, je voudrais mentionner encore un élément. Nous attachons beaucoup d'importance, dans notre exposé, à l'avenir à long terme. Nous avons soumis certaines solutions. Nous aimerions que le gouvernement fasse preuve d'ouverture d'esprit en les étudiant et qu'il puisse ainsi en trouver une qui tiendra compte des besoins du marché dans notre région.

A long terme, nous sommes très inquiets de l'avenir du Canada et de ses services ferroviaires. Nous pensons que le

[Texte]

role in the entire transportation system in Canada. It has a role to play, a unique role, and we need to make all of our modes work together. We do not need this separation, this competition. We were at the NTA hearings on the bus competition issue. We do not need that. We need buses and trains working together, feeding into each other to make an integrated public transportation system.

**Mr. Tobin:** My colleague, Christine Stewart, wanted to be here for the presentation of the brief and was prepared to put questions. But your delegation had to split to allow a number of members to go off to the Commonwealth Room where a meeting had been arranged by members of the Pine Ridge Rail Passenger Task Force, representatives of VIA Rail, and Minister Bouchard's staff to look at the schedule that you have been left with as of January 15. She is there with Ms Chalovich right now.

I want to thank the Pine Ridge Rail Passenger Task Force for their brief. I am as keen as you are to substantiate the numbers put by Mr. Carrick with respect to CN charges to VIA Rail, because frankly we have had a difficult time establishing what the real numbers are. It has been claimed that in the forthcoming fiscal year the number is going to be \$97 million as a consequence of new arrangements that have been worked between CN and VIA Rail. If what you are telling us is correct, I wonder if the \$97 million in the new fiscal year can be substantiated.

**Mr. Stopps:** Crown corporation reporting is a very difficult issue and there are a lot of smoke and mirrors.

**Mr. Tobin:** It is a wonderful art.

**Mr. Stopps:** There are so many ways of reporting those costs in revenues.

**The Vice-Chairman:** You also want to be very careful using all those figures.

**Mr. Stopps:** Absolutely.

**The Vice-Chairman:** On both sides of the issue.

**Mr. Tobin:** This committee has addressed the global question and talked about options and a requirement to have an integrated transportation service. Presumably that is what the royal commission is going to address, though it is unfortunate that the royal commission was asked to do its job after some very profound decisions were made. This was, as we would say in Newfoundland, kind of stunned.

When I listen to this delegation I do not have any trouble identifying with the kind of communities that you describe: rural lifestyle, small communities, having to go to a larger centre for all your fundamental services, be they government institutions, educational institutions, or medical facilities. Many people have alleged that this system is designed to fail. It is designed to give the

[Traduction]

chemin de fer joue un rôle important dans tout le réseau de transport du pays. Il a un rôle bien à lui et nous devons en arriver à intégrer tous nos moyens de transport. Nous n'avons pas besoin de cette séparation, de cette concurrence. Nous avons assisté aux audiences de l'ONT au sujet de la concurrence des services d'autobus. Nous n'avons pas besoin de cela. Nous avons besoin d'autocars et de trains qui fonctionnent ensemble, qui se complètent dans un réseau intégré de transport en commun.

**M. Tobin:** Ma collègue, Christine Stewart, voulait être ici pour la présentation de votre mémoire et vous poser certaines questions. Mais votre délégation a dû se diviser en deux pour que certains de vos membres puissent se rendre à la salle Commonwealth, où une rencontre a été organisée entre des membres du *Pine Ridge Rail Passenger Task Force*, des représentants de VIA Rail et des fonctionnaires du ministre Bouchard pour étudier l'horaire qui sera appliqué dans votre région à partir du 15 janvier. A l'heure actuelle, elle est là-bas avec M<sup>me</sup> Chalobich.

Je voudrais remercier les membres du *Pine Ridge Rail Passenger Task Force* pour leur mémoire. Je suis tout aussi intéressé que vous l'êtes à vérifier les chiffres cités par M. Carrick au sujet des montants versés par VIA Rail au CN parce que, bien franchement, nous avons eu du mal à établir quels sont les chiffres. On a prétendu que, pour le prochain exercice, il s'agira de 97 millions de dollars par suite du nouvel accord conclu entre le CN et VIA Rail. Si ce que vous nous dites est exact, je me demande d'où vient ce montant de 97 millions pour la nouvelle année financière.

**M. Stopps:** Les états financiers des sociétés de la Couronne sont toujours très compliqués. Il y a là beaucoup d'écrans de fumée et d'effets de miroir.

**M. Tobin:** C'est tout un art.

**M. Stopps:** Il y a tellement de manières d'inclure ces coûts dans les recettes.

**Le vice-président:** Il faut également être très prudents lorsqu'on se sert de tous ces chiffres.

**M. Stopps:** Exactement.

**Le vice-président:** Des deux côtés de la question.

**M. Tobin:** Le Comité a étudié la question dans son ensemble et parlé de diverses solutions, ainsi que de la nécessité d'avoir un réseau de transport intégré. On peut présumer que c'est ce que fera également la Commission royale d'enquête, même s'il est malheureux qu'elle ait été mise sur pied après que des décisions tout à fait fondamentales eurent été prises. Permettez-moi de vous dire que je trouve cela un peu stupide.

J'ai écouté les membres de la délégation et je peux facilement reprendre à mon compte ce qu'ils décrivent: de petites localités rurales, qui vous forcent à aller dans une plus grande ville pour tous les services essentiels, que ce soit les institutions gouvernementales, les établissements d'enseignement ou les services médicaux. Beaucoup de gens prétendent que ce système a été conçu



[Text]

government a report card, so that in 18 months they can say they gave the people of Canada a last chance. They can say they cut it by half and the people still did not use the bloody trains.

When I look at your community, your area, with a population of 67,000, tremendous usage just within your own region, 106,000 passengers, it seems to me, coming from a part of the country with a similar lifestyle, that if you cannot get on a train in the morning and go to wherever it is your going, Toronto or somewhere else, to a government, medical, or educational institution, and if you cannot get on a train at the end of the day and come back, then you are not going to take the train. It is as cut and dried as that. If you are going from a morning-and-evening option to a middle-of-the-day train service, with no way of getting back at night, who is going to take the train?

**Mr. Stopps:** It is actually even a little more obscure than that. In each direction you cannot get in in the morning. You could get out at the end of a business day or the end of a medical appointment day—

**Mr. Tobin:** There is only one way to get in there.

• 1205

**Mr. Stopps:** —but you cannot get in. I would submit if you cannot get in, you are not going to take the train out, either.

When VIA and the government make estimates that suggest, oh, yes, we are going to lose so many riders because if we take those trains away, you are going to lose more, because those people will not take the existing or remaining frequencies either. It is doomed to fail. I think if we look in our area, ridership will drop dramatically and disproportionately to the estimates that have been given. In fact, it is a pre-ordained plan to dismantle and make VIA Rail fail.

**Mr. Tobin:** In other words, the loss of ridership will be far greater than the proportional loss of service, because ultimately, if you do not have the frequency and the choice, you do not use them.

**Mr. Carrick:** you described yourself as an individual who is a consumer of train service.

**Mr. Carrick:** I forgot to mention that. I wanted to point out that really what you are talking about, the loss of ridership in our area. . . you are not going to lose it; it is going to double. The loss of ridership will be double what you estimate.

**Mr. Stopps:** Yes, loss of ridership, double.

**Mr. Tobin:** For that reason.

[Translation]

pour échouer. Le gouvernement aura ainsi un alibi et pourra dire, dans 18 mois, qu'il a donné une dernière chance à la population du Canada. Il pourra dire qu'il a réduit le service de moitié et que les gens ne prennent toujours pas le train.

Vous dites que votre région compte une population de 67,000 personnes et que beaucoup de gens y prennent le train, à savoir 106,000 passagers simplement pour votre région. D'après mon expérience, puisque je viens d'une région où nous avons des habitudes semblables, je sais que les gens ne prendront tout simplement pas le train s'ils ne peuvent pas en avoir un le matin pour aller là où ils veulent, à Toronto ou ailleurs, où se trouvent les institutions gouvernementales, les services médicaux ou les établissements d'enseignement, et s'ils ne peuvent pas en revenir à la fin de la journée. C'est aussi simple que cela. Si l'on passe d'un service offert soir et matin à un service en milieu de journée seulement, sans possibilité de rentrer à la maison le soir, qui va prendre le train?

**M. Stopps:** En fait, c'est encore un peu plus compliqué. On ne peut prendre le train ni dans un sens ni dans l'autre le matin. Il est possible de rentrer à la fin d'une journée de travail ou d'une journée de rendez-vous, par exemple, chez le médecin. . .

**M. Tobin:** Il n'y a qu'un moyen pour y aller.

**M. Stopps:** . . . mais on ne peut pas s'y rendre. Par conséquent, si l'on ne peut prendre le train pour parvenir à destination, on ne le prendra pas davantage pour rentrer.

Les prévisions que font VIA et le gouvernement sur le nombre de passagers qu'ils vont perdre sont en deçà de la réalité parce que les gens ne vont pas profiter davantage des services qui restent. Le système est donc voué à l'échec. Je pense que pour notre seule région, le nombre de voyageurs va baisser considérablement, beaucoup plus qu'on a bien voulu le laisser croire. En fait, il s'agit là d'un plan pré-établi pour que VIA Rail échoue et soit démantelé.

**M. Tobin:** Autrement dit, la baisse d'achalandage sera beaucoup plus importante que la réduction de service correspondante parce que, en définitive, si les voyageurs ne peuvent pas compter sur un service fréquent, ils ne vont tout simplement pas prendre le train.

Monsieur Carrick, vous avez dit que vous étiez vous-même un usager du service ferroviaire.

**M. Carrick:** J'ai oublié de mentionner cet aspect. Je voulais souligner qu'en réalité, la baisse d'achalandage dans notre région sera deux fois plus importante que prévue.

**M. Stopps:** Oui, ce sera le double.

**M. Tobin:** Pour cette raison.

[Texte]

**A witness:** If you do not take it in, you cannot get back.

**The Vice-Chairman:** Mr. Carrick, for the benefit of the committee, give us an example of what will happen now if someone is using the train: when during the morning the departure is, at what time the return is, and what exactly will happen with the proposed cuts. Do you have an example of that for us?

**Mr. Carrick:** For my purpose, no train is going to stop where I board the train.

**The Vice-Chairman:** It is altogether cut?

**Mr. Carrick:** Going into Toronto, I catch the train at 5.50 a.m. I go into Toronto and I come back on the 5.10 p.m. train. I now cannot get into Toronto in the morning, so I am certainly not going to come back; not by train, anyhow.

**Mr. Stopps:** Mr. Chairman, unfortunately, along with 500 other people a day, he is going to have to take his car. Most of those will be single-passenger trips. Just think of the environmental impact.

**Mr. Carrick:** I will simply not go.

**An hon. member:** [Inaudible—Editor]

**Mr. Carrick:** Well, of course the minister said that, yes.

Actually, rather than just an endorsement by Environment Canada, I would welcome a serious attempt at an independent environmental assessment. I think it needs to be done; something comprehensive. Instead of a Mickey Mouse environmental impact statement, let us do a real environmental assessment and let us look at what VIA Rail could be; the potential behind public transit and the use of public transit. We need to educate our population out of their cars. How is cutting VIA Rail going to help in that regard?

**Mr. Tobin:** We had a presentation before the committee yesterday from an area not far from yours, Peterborough. The Member of Parliament for that area suggested there was a moral obligation to continue service as it is currently for an interim period until users can relocate, move, or find some other way of moving around, which is a suggested course of action, given the current decision of the government. But you talked about long-term as well as short-term problems.

I just want to hear from you, because that is on the record as one option yesterday, whether or not that is an acceptable option to you, an acceptable course of action: an interim decision to carry service. It would not be for me. It would be a hell of a way for the government to proceed, I think, if people were to accept it as an interim

[Traduction]

**Un témoin:** Puisque les gens ne prendront pas le train pour se rendre à destination, il ne le prendront pas pour rentrer.

**Le vice-président:** Monsieur Carrick, pourriez-vous donner aux membres du Comité un exemple de ce qui se passe maintenant si quelqu'un prend le train: à quelle heure est le départ le matin, à quelle l'heure a lieu le retour, et ce qui se passera exactement lorsque les réductions proposées seront appliquées. Avez-vous un exemple à nous donner à ce sujet?

**M. Carrick:** Le train n'arrêtera plus là où je le prends moi-même habituellement.

**Le vice-président:** Le service sera supprimé complètement?

**M. Carrick:** Pour aller à Toronto, je prends le train à 5h50 du matin. Je peux ensuite revenir par le train de 17h10. Désormais, je ne pourrai plus me rendre à Toronto le matin, de sorte que je ne vais certainement pas en revenir, du moins pas en train.

**M. Stopps:** Monsieur le président, malheureusement, il va devoir prendre sa voiture, tout comme 500 autres personnes par jour. La plupart de ces gens seront seuls dans leur automobile. Pensez seulement aux répercussions que cela sera aura sur l'environnement.

**M. Carrick:** Je n'irai tout simplement pas.

**Un député:** [Inaudible—Éditeur]

**M. Carrick:** Et bien, bien sûr que le Ministre a dit cela.

En fait, plutôt qu'une simple approbation d'Environnement Canada, j'aimerais bien qu'on tente sérieusement d'évaluer grâce à une étude indépendante les effets de cette décision sur l'environnement. Je pense qu'il faudrait faire quelque chose de global. Plutôt que de nous contenter d'une étude fantaisiste, pourquoi ne pas effectuer une véritable évaluation des répercussions sur l'environnement et étudier toutes les possibilités pour l'avenir de VIA Rail; nous devrions étudier le potentiel que présente les transports en commun. Il faut sensibiliser la population pour qu'elle laisse sa voiture à la maison. Comment allons nous le faire en réduisant le service offert par VIA Rail?

**M. Tobin:** Nous avons entendu hier un témoin de Peterborough, ce qui n'est pas très loin de chez vous. Le député de la région a laissé entendre que le gouvernement était moralement obligé de poursuivre le service actuel pendant une période d'adaptation jusqu'à ce que les usagers puissent déménager ou se trouver d'autres moyens de transport; c'est ce qu'il suggérait étant donné la décision annoncée par le gouvernement. Mais vous avez parlé non seulement de problèmes à court terme, mais aussi à long terme.

Je voudrais tout simplement savoir si cette option, proposée hier, vous semble acceptable, à savoir le maintien provisoire du service actuel. D'après moi, cela n'est pas acceptable. Si les gens accepteraient une mesure provisoire, le gouvernement commettrait une grave erreur. Il est vrai que cela donnerait un peu plus de temps



[Text]

measure. It would give you a little more time to absorb the body blow. Does it sit well with you? Is that an acceptable course of action?

**Mr. Stopps:** I think it is clearly an unacceptable course of action. Some interim measures can be taken, but those interim measures can only be effective if we put them into an integrated and comprehensive program. I think it is important, and perhaps a good function for this committee, to look at transportation policy in Canada. How do trains fit in with transportation policy in general? What is the long-term solution going to be? If indeed we must transfer some responsibilities for regional travel, for instance, to the provinces, as Mr. Bouchard would say—

**Mr. Tobin:** That is transferring the debt load.

**Mr. Stopps:** —then let us look at it. Let us look at it over a period of time. Let us work that out with the provinces instead of doing it arbitrarily, instead of just chopping it off. Interim measures are only good for the interim; they do not address the long-term problem, unless they are a band-aid while you are examining the long-term problem. Who is examining the long-term transportation problem in Canada?

• 1210

**The Vice-Chairman:** Maybe the royal commission will do that.

**Mr. Tobin:** I want to apologize to you, Mr. Chairman, and to my colleagues and to the witnesses; because of the lateness of the day I cannot stay for the rest of the presentation.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Tobin, for your co-operation in that matter.

**Mr. Angus:** Gentlemen, I appreciate your brief. It reflects a lot of what we have been hearing elsewhere during the deliberations.

I want to pursue a couple of points, in part because I do not understand what you are saying, secondly because I am not sure I agree with what you are saying. On the two-pager you handed out, on the second page you talk about reduced sleeper requirements by minimizing overnight trains. I assume you are just talking about your particular route. You said in your presentation that having the sleeper cars on slowed down the train. Does it slow the train or is it that it takes time to put the consist together?

**Mr. Stopps:** Maybe I could explain just that simple issue. If you have a sleeper from Montreal from Toronto, the trip does not take very long; in fact it only takes about four or five hours, depending on how fast you want to go. Who is going to have a night's sleep in four or five hours?

[Translation]

pour avaler la pilule. Qu'en pensez-vous? Est-ce une option acceptable?

**M. Stopps:** Je pense que c'est tout à fait inacceptable. Le gouvernement pourrait prendre des mesures provisoires, mais elles ne seront efficaces que si elles font partie d'un programme global. Je pense qu'il est important d'étudier la politique des transports au Canada; le Comité serait peut-être bien placé pour le faire. Quelle devrait être la place du service ferroviaire dans la politique générale des transports? Quelle doit être la solution à long terme? Si nous devons effectivement transférer certaines responsabilités aux provinces, par exemple, pour ce qui est des transports régionaux, comme l'affirme M. Bouchard. . .

**M. Tobin:** On ne fait que transférer le fardeau de la dette.

**M. Stopps:** . . . alors, il faut étudier cette possibilité. Et il faut prendre le temps de le faire. Il faudrait tenter d'en arriver à une solution avec les provinces plutôt que de décréter arbitrairement des réductions de service. Les mesures provisoires ne sont bonnes que pour une courte période; elles ne permettent pas de régler le problème à long terme. Elles peuvent tout au plus servir de cataplasme en attendant que l'on étudie ce problème à long terme. Mais qui s'en préoccupe au Canada?

**Le vice-président:** Peut-être que la Commission royale va justement le faire.

**M. Tobin:** Je voudrais m'excuser, monsieur le président, chers collègues et messieurs les témoins; il se fait tard et je ne peux pas rester pour la fin de la séance.

**Le vice-président:** Je vous remercie, M. Tobin, de votre collaboration.

**M. Angus:** Messieurs, votre mémoire m'a beaucoup intéressé. Il reflète dans une large mesure les propos que nous avons déjà entendu au cours des audiences précédentes.

Je voudrais m'attarder sur quelques uns de ces aspects, en partie parce que je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire, et aussi parce que je ne suis pas certain d'être d'accord avec vous. Dans le document de deux pages que vous avez distribué, vous recommandez de réduire les besoins en trains-couchettes en réduisant le nombre de trains de nuit. Je suppose que vous voulez parler seulement du trajet dans votre région. Vous avez affirmé dans votre exposé que la présence de voitures-lits ralentissait les trains. Est-ce qu'elle ralentit les trains, ou s'il est tout simplement plus long de constituer la rame?

**M. Stopps:** C'est très simple. Si vous avez un train-couchettes qui fait le trajet de Montréal à Toronto, le voyage n'est pas très long; en fait, il ne prend que quatre ou cinq heures, selon la vitesse. Mais personne n'en a assez de quatre ou cinq heures de sommeil. Par

[Texte]

So in fact they drag it out. They only travel at about 35 or 40 miles an hour and just poke along. They drag it out and make sure that the trip lasts a full eight hours. That is because of the sleeping arrangement that is on the train.

**Mr. Benjamin:** It saves buying a hotel room at the place you get to.

**Mr. Stopps:** It is a wonderful thing. Our suggestion was not given as something that should be done; it is something that should be examined. It is one way of saving costs.

**Mr. Angus:** You have already eliminated the overnight service between Ottawa and Toronto. That is one I used to take because I could sleep on the train.

**Mr. Benjamin:** I have used it often.

**Mr. Angus:** In item (e), you talk about partial privatization. What specifically are you talking about? From your perception what is the benefit, if anything, of privatization?

**Mr. Carrick:** The benefit would be getting normal capital into a company to provide the equipment that is required. We cannot seem to get the capital out of the Crown, so partial privatization. . .

**Mr. Angus:** In other words, it is on the financial side as opposed to contracting out services or—

**Mr. Carrick:** Really it is to up-date the equipment.

**Mr. Angus:** Are you aware that Transconsortium, which was Bombardier in UTDC, after having been told by the federal government that they were no longer prepared to purchase new transcontinental rolling stock, the double-deckers, from this amalgam, proposed to the government that they finance the construction of these cars and lease them to VIA Rail, and that the government said no?

**Mr. Carrick:** I suggest that they should consider it.

**Mr. Stopps:** I think the privatization issue really comes down to the fact that if the government—how do you say “abrogate” nicely?—abrogates its their responsibility in the realm of providing the service and providing the appropriate equipment to make passenger rail work, then in fact you have to look at other means. I think it just says how desperate we are; in fact we have to look at other means, and privatization is one

**Mr. Angus:** My final question. Perhaps, Mr. Chairman, the rest of my time could go to Mr. Benjamin if he has any questions.

Item (f) is “Transferring Ownership to Municipalities”. To me that sounds as if you are just passing the buck to the municipalities, so the property taxpayer ends up paying whatever subsidy is necessary, as opposed to the income taxpayer under the federal jurisdiction. What do you see as the benefit of those transfers?

[Traduction]

conséquent, on étire le trajet; le train ne voyage qu'à 35 ou 40 milles à l'heure, il prend tout son temps pour que le voyage dure huit heures. C'est tout simplement parce que le train comporte des voitures-lits.

**M. Benjamin:** Cela vous fait économiser le prix de la chambre d'hôtel à destination.

**M. Stopps:** Absolument. Nous ne proposons pas cela comme une solution; nous disons simplement qu'il faudrait étudier la question. Ce serait une façon d'économiser.

**M. Angus:** Vous avez déjà supprimé le train de nuit entre Ottawa et Toronto. C'est celui là que je prenais parce que je pouvais dormir dans le train.

**M. Benjamin:** Je l'ai pris souvent moi aussi.

**M. Angus:** Au point (e), vous parlez d'une privatisation partielle. Que voulez-vous dire exactement? D'après vous quels seraient les avantages de la privatisation?

**M. Carrick:** La Société pourrait obtenir les capitaux dont elle a besoin pour se procurer du matériel. Il ne semble pas possible d'obtenir ces capitaux du Trésor; donc, une privatisation partielle. . .

**M. Angus:** Autrement dit, c'est une question financière, par opposition au contrat de services ou. . .

**M. Carrick:** Cela permettrait surtout de moderniser le matériel.

**M. Angus:** Saviez-vous que Transconsortium, qui représentait Bombardier dans la SDTU, a proposé au gouvernement de financer la construction de voitures à impériale, après que le gouvernement fédéral lui eut annoncé qu'il n'allait plus acheter de ce transconsortium sans nouveau matériel pour son service transcontinental, qu'il a proposé de louer ces voitures à VIA Rail et que le gouvernement a dit non?

**M. Carrick:** Je pense que le gouvernement devrait y réfléchir sérieusement.

**M. Stopps:** D'après moi, toute la question de la privatisation tourne autour du fait que, si le gouvernement abdique ses responsabilités en ce qui concerne le service et le matériel nécessaires au fonctionnement efficace du service, il faut alors chercher d'autres solutions. Je pense que cela monte bien à quel point nous en voulons; nous devons absolument trouver d'autres solutions, et la privatisation en est une.

**M. Angus:** Dernière question. Monsieur le président, le reste du temps qui m'était alloué pourrait être offert à M. Benjamin, s'il a des questions.

Au point (f), vous parlez de la cession de la propriété aux municipalités. Vous semblez tout simplement déléguer les responsabilités aux municipalités, de sorte que ce seront les propriétaires fonciers qui finiront par payer les subventions nécessaires, plutôt que les contribuables. Quels seraient selon vous les avantages de cette cession?



[Text]

**Mr. Carrick:** One of the things they have a great deal of problems with is the maintenance of the stations. Because they are in such remote locations and some of them are not manned there is vandalism and deterioration of the stations. They are only open during the times the trains are there and are done by a maintenance person. The transfer to the municipality would give them the responsibility for maintaining the property. They are better able to do it. It is in their jurisdiction to see that the property is kept up because it becomes a tourist attraction, if you like, because most of the stations are so old that they are designated historical sites. And it would improve the operation of VIA.

• 1215

**Mr. Angus:** But your thinking is that VIA would continue to pay for that operation.

**Mr. Carrick:** They will pay for the space they use rather than the total cost of maintaining a station.

**Mr. Stopps:** I think Joan would have liked to have said something because we were talking about this on the way up to Ottawa. In fact in our own municipality when we look at the train station within it, we see it to be actually in some disrepair, and in terms of maintenance actually to be a bit of a disgrace to the community.

Our municipality would like to look at taking over that station to make sure that it is in good order and that it in fact enhances the municipality rather than degrades it.

**Mr. Carrick:** And provides a point of integrating bus or train.

**Mr. Stopps:** That was exactly my next point. The plan was to integrate our municipal bus service with train service and start to move towards that comprehensive integrated transportation system.

**Mr. Angus:** What you are suggesting, though, would end up being a hodge-podge. Right now I agree the standard is low across the country, in part because VIA has not put the resources where they should be, but by turning them over to the municipalities you will end up having various degrees of quality of service, which does not necessarily enhance the overall attractiveness of rail passenger services. I hear what you are saying about the integration, but VIA could do that too.

**Mr. Stopps:** Again an act of desperation, I would suggest, because having travelled from coast to coast I know the train stations are in a state of disrepair. At least on a patchwork basis some of them would be nicer than they are currently.

[Translation]

**M. Carrick:** L'entretien des gares est un des principaux problèmes de la Société. Quand elles se trouvent dans des endroits éloignés et qu'il n'y a pas toujours un employé en permanence, les gares sont vandalisées et elles se détériorent. Elles ne sont ouvertes qu'au moment où le train passe et sont entretenues à ce moment-là. Si la propriété en était cédée aux municipalités, celles-ci seraient responsables de leur entretien. Elles sont mieux placées de le faire. Elles ont tout intérêt à ce que les gares soient bien entretenues parce qu'elles sont en quelque sorte des attractions touristiques; la plupart d'entre elles sont en effet tellement vieilles qu'elles sont désignées comme édifices historiques. Et cette solution permettrait d'améliorer l'efficacité de VIA.

**M. Angus:** Mais, d'après votre raisonnement, VIA continuerait à payer pour l'entretien des gares.

**M. Carrick:** Elle paierait pour l'espace qu'elle utilise plutôt que de devoir assumer le coût total de l'entretien des gares.

**M. Stopps:** Je pense que Joan aurait aimé intervenir parce que nous avons parlé de cette question en venant à Ottawa. En fait, dans notre municipalité, la gare est assez mal entretenue; c'est une honte.

La municipalité aimerait bien assumer la responsabilité de cette gare pour s'assurer qu'elle est bien entretenue et qu'elle améliore en fait l'image de la municipalité, plutôt que de la ternir.

**M. Carrick:** Ce pourrait être un point d'intégration des services d'autobus et de train.

**M. Stopps:** C'est exactement là que je voulais en venir. Le plan prévoit une intégration de notre service d'autobus municipal avec le service ferroviaire; ce serait un premier pas vers le réseau de transport intégré dont nous avons parlé.

**M. Angus:** Votre suggestion aurait toutefois des résultats inégaux. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'à l'heure actuelle, la situation est assez désolante dans tout le pays, en partie parce que VIA n'a pas réparti ses ressources comme qu'elle aurait dû, mais si l'on confie l'entretien des gares aux municipalités, on se retrouvera avec un service de qualité très variable, qui n'améliorera pas nécessairement l'attrait des services ferroviaires pour voyageurs dans l'ensemble du pays. Je comprends bien ce que vous voulez dire au sujet de l'intégration, mais VIA pourrait le faire aussi.

**M. Stopps:** C'est encore une fois une suggestion que nous faisons en désespoir de cause. J'ai parcouru le pays d'un océan à l'autre et je peux vous dire que les gares sont dans un état lamentable. Si notre suggestion était adoptée, certaines d'entre elles au moins seraient plus présentables qu'elles ne le sont actuellement.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am interested in looking at the options. We have had VIA Rail, CP, and CN in front of us, and CP has sent us their written commentary. Those new negotiations have been completed, as I understand it, and VIA will not be paying as much as they used to. The biggest reduction is because VIA would have been maintaining and repairing their own equipment.

From what is in the CN's annual report, as I recall it, the \$260 million also includes amounts paid by VIA to CN for repairs of cars, the use of shopcraft staff, recovering their costs, etc. I think you will find those, and a number of other items of various kinds, including management assistance out of Montreal or wherever, will come to the \$260 million figure. I stand to be corrected on that, but we will be looking at it as well.

**Mr. Carrick:** I suggest you look at it very carefully and phrase your questions carefully, because you will get misled.

**Mr. Benjamin:** We have found that out the hard way.

I should tell you also the Railway Brotherhood and VIA confirmed to us last year they had negotiated a new collective agreement calling for the reduction of one of the train crew and the transfer from CN and CP over to VIA so that VIA has complete control and what not over the direction and the duties, etc., of the employees. A new collective agreement is in the process of being negotiated for further reductions. That has been partly done, and there will be more, and the unions recognize that.

**Mr. Stopps:** That will help.

**Mr. Benjamin:** Number (c) is kind of nitpicking because I did a little checking about this when once I indulged myself and took first-class Ottawa to Toronto.

**Mr. Angus:** Shame on you!

**Mr. Benjamin:** The difference between the regular fare and first-class was \$32, as I recall, so I asked the head guy on the train what was the average cost of the meals. He said it ran them \$7 to \$8. I said that over a period of five hours I had three drinks, and I asked what they cost. He said that maybe it cost them \$6. I did not have any mix. I put water in mine because the mix is no good for you.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis tout à fait prêt à étudier diverses solutions. Nous avons entendu des porte-paroles de VIA Rail, du CP et du CN, et le CP nous a en outre envoyé un commentaire écrit. Les nouvelles négociations sont terminées, si je comprends bien, et il en coûtera désormais moins cher à VIA, surtout parce qu'elle assumera les frais d'entretien et de réparation de son propre matériel.

Si je me souviens bien, le montant de 260 millions de dollars qui figure dans le rapport annuel du CN inclut également des montants versés par VIA au CN pour la réparation des voitures, l'utilisation du personnel des ateliers, le recouvrement des coûts, et ainsi de suite. Je pense que vous constaterez que tous ces éléments, et d'autres, dont des honoraires de gestion à Montréal ou ailleurs, sont inclus dans ce chiffre de 260 millions de dollars. Je veux bien qu'on me reprenne si je me trompe, mais de toute façon, nous allons étudier cela aussi.

**M. Carrick:** Je vous suggère de regarder très attentivement et de formuler vos questions très prudemment parce que vous allez être induits en erreur.

**M. Benjamin:** Nous nous en sommes aperçus à nos dépens.

Je dois vous dire également que la Fraternité des cheminots et VIA nous ont confirmés l'an dernier qu'ils avaient négocié une nouvelle convention collective prévoyant la suppression d'un employé par train et le transfert des employés du CN et du CP à VIA de manière à ce que cette dernière ait droit de regard exclusif sur les fonctions et les responsabilités des employés. On est du reste en train de négocier une nouvelle convention collective qui entraînera d'autres réductions de personnel. Il y en a déjà eu quelques-unes et il y en aura d'autres, le syndicat en est bien conscient.

**M. Stopps:** Cela va aider.

**M. Benjamin:** Au point (C), je pense que vous coupez les cheveux en quatre. J'ai déjà fait l'expérience un jour où je me suis payé un voyage en première classe d'Ottawa à Toronto.

**M. Angus:** Vous devriez avoir honte!

**M. Benjamin:** Si je me souviens bien, il y avait 32\$ de différence entre la classe économique et la première classe; j'ai donc demandé au chef du train quel était le coût moyen des repas. Il m'a répondu qu'il s'élevait à sept ou huit dollars. Je lui ai dit aussi que pendant les cinq heures qu'à duré le trajet, j'avais pris trois consommations et je lui ai demandé combien elles coûtaient. Il m'a dit que cela était autour de six dollars. Je n'ai pas pris de boissons gazeuses; j'ai mis de l'eau dans mon verre parce que les boissons gazeuses ne sont pas bonnes pour la santé.

• 1220

Anyway, it turned out that the difference between the regular fare and the first-class fare more than covered the cost of the meals and the drinks. In fact, in order to get all

Quoi qu'il en soit, il s'est avéré que la différence de tarif entre la classe économique et la première classe était de loin supérieure au coût du repas et des



[Text]

your money back you would have had to have a drink every 20 minutes for five hours. I enjoy a drink now and again, but even I could not do that many.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, you are trying to explain to us that you have been abusing the... of this country, and—

**Mr. Benjamin:** This is a minute detail.

But let me go into this reduced sleeping requirements. I gather you did not do any looking into the transcontinental services. For example, I can give you—

**Mr. Stopps:** We were trying to set the background for a local business case.

**Mr. Benjamin:** Okay. Sleeping requirements make sense from Quebec City through the corridor to Toronto and Windsor. The short-haul sleeping requirements are minimal.

It made some sense from Ottawa to Toronto, which is an hour longer run, and then they just extended it by another hour, so you had six and a half to seven hours in time. But you could get on it at 10 at night and the train did not leave until midnight.

Your point about improving management organization, I agree. Middle and upper management is overloaded. For example, CN, which is at least 10 times the size of operation as VIA, only has a board of directors of 12. VIA has 16. I do not know what the hell they do, but you can be sure that costs a bundle a year. So even if you only knocked four off... I would think a board of directors of seven, eight, or nine would be plenty for VIA. A half dozen would be plenty.

**The Vice-Chairman:** Maybe we will have a recommendation for that from the committee. Why not, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Yes. I am preaching for a call—maybe on the board!

**The Vice-Chairman:** You might be surprised at the reception you will receive on that from both sides of this room.

**Mr. Benjamin:** Anyway, gentlemen, I do agree, and I appreciate your efforts. Your situation is identical to the situation in scores and scores of counties and municipalities right across the country.

**Mr. Stopps:** Absolutely. I think they have forgotten small towns.

**Mr. Benjamin:** There is no argument about that.

**Mr. Stopps:** I really think we have forgotten small-town Canada.

[Translation]

consommations. En fait, pour en avoir pour votre argent, vous devriez prendre un verre toutes les vingt minutes pendant cinq heures. J'aime bien prendre un verre à l'occasion, mais même moi, je ne pourrais pas soutenir ce rythme.

**Le vice-président:** Vous êtes en train de nous expliquer que vous avez abusé de... notre pays et...

**M. Benjamin:** C'est un détail mineur.

Mais j'aimerais passer à la question de la réduction des besoins en trains-couchettes. Je suppose que vous n'avez pas étudié la situation des services transcontinentaux. Par exemple, je pourrais vous donner...

**M. Stopps:** Nous avons essayé simplement de déterminer quelles seraient les possibilités pour le service local.

**M. Benjamin:** D'accord. Le minimum d'heures de sommeil est compréhensible entre Québec et Toronto ou Windsor. Pour les trajets courts, on fixe un minimum.

Entre Ottawa et Toronto, c'est raisonnable: on avait tout simplement prolongé la durée d'une heure, pour atteindre 6 heures et demie ou sept heures. Toutefois, il était possible de monter à bord à dix heures, alors que le train ne partait pas avant minuit.

Je conviens avec vous de la nécessité d'améliorer la gestion. Les cadres intermédiaires et supérieurs sont trop nombreux. Par exemple, le CN, qui est dix fois plus gros que VIA, a un conseil d'administration de 12 personnes seulement, alors que celui de VIA en compte 16. Je ne sais pas très bien ce qu'ils font, mais vous pouvez être assurés qu'ils coûtent très cher chaque année. Donc, si l'on supprimait seulement quatre de ces postes... Je pense que VIA pourrait très facilement se contenter d'un conseil d'administration de sept, huit ou neuf personnes, voire une demi-douzaine.

**Le vice-président:** Le Comité pourrait peut-être présenter une recommandation en ce sens. Pourquoi pas, Monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Oui. Qui m'aime me suive... peut-être en train!

**Le vice-président:** Vous seriez surpris de l'accueil que les membres de tous les partis pourraient réserver à une recommandation comme celle-là.

**M. Benjamin:** De toute façon, Messieurs, je suis d'accord et j'apprécie vos efforts. Votre situation est la même que dans des dizaines d'autres comtés et municipalités.

**M. Stopps:** Absolument. Je pense qu'on a oublié les petites villes.

**M. Benjamin:** Cela ne fait aucun doute.

**M. Stopps:** Je suis vraiment convaincu qu'on a oublié les Canadiens des petites municipalités.

[Texte]

**Mr. Angus:** I think they are trying to do away with small-town Canada and make everybody move to Toronto.

**Mr. Stopps:** Yes, Toronto, Montreal, and Vancouver.

**Mr. Benjamin:** Just one final comment, Mr. Chairman. VIA and Mr. Lawless have not been able to explain why on the one route, the corridor which VIA over the next two to three years would be 75% to 100% cost recovery, they reduced the number of trips. What kind of transportation economics is that? It is beyond me. It escapes me completely.

**Mr. Stopps:** I agree. We would like the corridor to help pay for some of those remote routes. We think the remote routes are valuable and important.

**Mr. Benjamin:** In five years they would be making money on that.

**Mr. Stopps:** But we think that the corridor could help pay for those routes.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

Before going to Mr. Langlois and Mr. O'Kurley, I want to advise members of the committee that the witnesses from Amtrak will be here Monday afternoon at 3.30, in Room 269, West Block. The staff has prepared an information package on Amtrak which will be in your offices this afternoon. Amtrak is going to be a very important witness for us.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, was there any success in terms of piggy-backing with them the American Association of Rail Passengers?

**The Vice-Chairman:** The clerk advises me that the meeting with Amtrak is going to take up the whole time on Monday afternoon, and that the negotiation talks with the association are not complete at moment. We will check that this afternoon.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, possibly you were not aware, but there have been discussions with the staff of the committee, John David, and the chairman. We all agreed that it would make sense to have that representative from the American Association of Rail Passengers, which is 100 times bigger than Transport 2000, appear at the same time as Amtrak; that it made sense that they came together.

• 1225

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin, it was not possible to have both groups in the same timeframe for Monday. We will check it this afternoon to be sure of what exactly is happening.

**Mr. O'Kurley (Elk Island):** I would like to thank the witnesses for providing their brief and for sharing the information with us. I would just like to follow up on a question that was introduced by Mr. Angus on the subject

[Traduction]

**M. Angus:** Je pense qu'on essaie de se débarrasser de ces petites villes et de pousser tout le monde à déménager à Toronto.

**M. Stopps:** Oui, à Toronto, à Montréal ou à Vancouver.

**M. Benjamin:** J'aimerais faire encore un dernier commentaire, monsieur le président. VIA et M. Lawless n'ont pas réussi à nous expliquer pourquoi ils ont réduit le nombre de trains dans le corridor, le seul trajet pour lequel VIA pourrait récupérer de 75 à 100 p. 100 de ses coûts au cours des deux ou trois prochaines années. Comprenez-vous ce genre de calcul économique? Pas moi, cela m'échappe complètement.

**M. Stopps:** Je suis d'accord. Nous aimerions que le corridor aide à épouser en partie le déficit des trajets plus éloignés. Nous pensons que ces derniers trajets sont importants également.

**M. Benjamin:** Dans cinq ans, ils seront rentables.

**M. Stopps:** Mais nous pensons que le corridor pourrait aider à couvrir le coût de ces trajets.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup.

Avant de passer à M. Langlois et à M. O'Kurley, je voudrais informer les membres du Comité que les témoins d'Amtrak seront ici lundi après-midi à 15 h 30, à la salle 269 de l'édifice de l'Ouest. Le personnel nous a préparé une trousse d'information sur Amtrak, qui sera distribuée cet après-midi. Amtrak sera pour nous un témoin très important.

**M. Angus:** Monsieur le président, avez-vous réussi à inviter en même temps l'American Association of Rail Passengers?

**Le vice-président:** Le greffier me dit que le témoignage d'Amtrak va prendre toute la séance de lundi après-midi et que les négociations avec l'Association ne sont pas encore terminées. Nous allons vérifier cela cet après-midi.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, vous ne le savez peut-être pas, mais nous avons discuté avec le personnel du Comité, John David et le président. Nous sommes convenus qu'il serait intéressant d'entendre un représentant de l'American Association of Rail Passengers, qui est cent fois plus importante que Transport 2000, et ce en même temps que les porte-parole d'Amtrak; il est tout à fait logique qu'ils comparaissent ensemble.

**Le vice-président:** Monsieur Benjamin, il n'est pas possible d'entendre les deux groupes au cours de la même séance, lundi. Nous allons vérifier tout cela cet après-midi pour voir exactement ce qui va se passer.

**M. O'Kurley (Elk Island):** Je voudrais remercier les témoins de nous avoir présenté leur mémoire et d'avoir partagé avec nous les renseignements qu'ils possèdent. Je voudrais simplement ajouter une question supplémentaire



[Text]

of the involvement of the private sector in passenger rail transportation service in your area.

You indicated that the service in your area was well utilized and you suggested that, based on ridership, the potential exists for efficient private operation of this rail service. In your brief you listed commercial initiatives as being a potential solution to your stated problem of an unmet need for what you suggest is adequate passenger rail transportation for your area.

With regard to this entire issue as it relates to the private sector involvement in Canada's passenger rail service, there has been an expression of interest in my province of Alberta in the Rocky Mountain VIA service by the private sector. There has been interest expressed by the Alberta provincial government in reviewing its options with regard to involvement in this. In your area, have there been any overtures by the private sector? Has there been any interest expressed?

My second question is along the lines Iain was introducing with regard to contracting out of specific services. Have you given any consideration to what specific services in the passenger rail program might be considered for contracting out?

**Mr. Stopps:** I guess there are really at least three parts to that question.

With regard to the first part having to do with whether private companies have made inquiries into providing service, I guess my response to it has to be that we believe there is some viability for such an option. However, I believe it is the responsibility of the federal government to start to hook up and explore those options. They have not shown any leadership to do it so far.

There is risk involved. Right now those lines are losing some money. According to VIA, there is subsidy into the corridor, and we think it can be turned around through proper management. I would suggest that virtually no private company would come in there unless they had guarantees that they were going to be given a break-in period and that the government was going to assist with the break-in.

**Mr. O'Kurley:** As it exists now, it is a losing proposition for the private sector. Is that what you are suggesting?

**Mr. Stopps:** Yes, I think it is. This is in fact VIA's figures.

**Mr. O'Kurley:** What about the second question with regard to specific services? Have you considered any specific services that may be offered for contracting? Is there anything you feel might make the service more efficient? Have you considered anything?

**Mr. Stopps:** I think there are some possibilities. For instance, some of our members have mentioned some. Again I am not here to suggest we do this. I am here to say that if you were looking at the options and showing a leadership role in how costs could be recovered and if you

[Translation]

au sujet d'un point soulevé par M. Angus, c'est-à-dire la participation du secteur privé au service ferroviaire pour voyageurs dans votre région.

Vous avez indiqué que ce service était très utilisé dans votre région et que l'achalandage permet d'envisager une exploitation efficace de ce service par l'entreprise privée. Vous affirmez dans votre mémoire que les initiatives commerciales pourraient permettre de mieux répondre aux besoins des usagers du train de votre région.

En ce qui concerne toute la question de la participation du secteur privé au service voyageurs au Canada, certaines entreprises de ma province, l'Alberta, se sont dites intéressées à assurer le service de VIA dans les Rocheuses. Le gouvernement provincial s'est également dit prêt à étudier la possibilité de participer également à cette entreprise. Dans votre région, le secteur privé s'est-il manifesté de la sorte? Semble-t-il intéressé?

Ma deuxième question fait suite à une intervention de Iain au sujet de l'octroi de contrats pour des services précis. Avez-vous une idée des services qui pourraient être affirmés dans le domaine du transport des voyageurs?

**M. Stopps:** Cette question comprend au moins trois volets.

Tout d'abord, vous me demandez si certaines entreprises ont offert d'assurer le service. Quant à nous, nous jugeons cette possibilité viable. Cependant, je pense qu'il appartient au gouvernement fédéral de faire les premières démarches et d'étudier les possibilités. Il n'a pris aucune initiative en ce sens jusqu'ici.

Bien sûr, il y a des risques. Pour le moment, ces services sont déficitaires. Selon VIA, même le couloir bénéficie de subventions, et nous pensons que cela pourrait changer grâce à une bonne gestion. Peu d'entreprises se lanceraient dans cette aventure sans avoir l'assurance de bénéficier d'une période de rodage, pendant laquelle le gouvernement offrirait de l'aide.

**M. O'Kurley:** Pour le moment, c'est loin d'être une proposition alléchante pour le secteur privé. C'est ce que vous voulez dire n'est-ce pas?

**M. Stopps:** Oui, effectivement. C'est en fait ce que laissent entendre les chiffres de VIA.

**M. O'Kurley:** Et qu'avez-vous à répondre à ma deuxième question, au sujet des services précis qui pourraient être affirmés? Avez-vous étudié la question? Y a-t-il moyen de rendre les services plus efficaces? Avez-vous des solutions à proposer?

**M. Stopps:** Il y a diverses possibilités. Certains de nos membres en ont mentionné quelques-unes. Encore une fois, je ne suis pas ici pour suggérer une chose plutôt qu'une autre. Tout ce que je voudrais dire, c'est que si vous étudiez les options et que vous voulez faire preuve

[Texte]

wanted to explore the privatization issue, there is the issue of snack bars and the issue of advertising on our trains. For instance, the little VIA book that has been put out, which is similar to the Air Canada book, could be utilized on a much better cost-recovery basis.

**Mr. O'Kurley:** Are there any specific services that may be considered?

**Mr. Stopps:** I think there have been some very small moves, particularly on the corridor, with televisions and things like that. I think those options need to be explored.

Probably advertising holds out the most promise for revenue. There are a lot of billboard opportunities in train cars. Right now VIA is using them to help us "feel the magic" about VIA, and the minister has helped us feel it.

• 1230

**Mr. Langlois:** I do not really have a question at this time. I would just like to thank the witnesses for their presentation to the committee. You have explored with us some very interesting options for the rail service in your area, and as a member of this committee I can assure you that I will look very carefully at all of them in formulating a recommendation that this committee will put together for the government. I sincerely hope that your suggestions reach the desks of the management at VIA Rail and that they start exploring some avenues that you have talked about with us this morning in order to maintain the service that seems to be so important for your area. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Stopps and Mr. Carrick, for your remarks today. Rest assured that this committee will consider all those remarks. At the end, we will have a meeting of all our members to try—and I am saying "to try"—to have recommendations on both sides of the table in order to talk to the minister and to the royal commission, and your remarks today were very important to us.

**Mr. Stopps:** We would like to thank the committee, as well. We appreciate the fact that you have struck committee meetings concerning the cuts. Even though it was after the fact, we appreciate the manner in which you did that, and we look forward, actually, to the leadership role that could be played through your recommendations.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

La séance est levée.

[Traduction]

d'innovation en proposant des moyens de recouvrer les coûts, et si vous voulez envisager la privatisation, vous pourriez penser au casse-croûte et à la publicité à bord des trains. Par exemple, la petite revue que VIA publie, et qui ressemble à celle d'Air Canada, pourrait être utilisée de façon beaucoup plus rentable.

**M. O'Kurley:** Pensez-vous à certains services en particulier?

**M. Stopps:** Je pense qu'il y a déjà eu certains progrès très minimes en ce sens, particulièrement dans le corridor, par exemple en ce qui concerne les télévisions. Je pense qu'il faudrait étudier ces possibilités.

La publicité est probablement la source de recettes la plus prometteuse. Il y a beaucoup d'espaces qui pourraient servir à l'affichage publicitaire dans les voitures. Pour le moment Via s'en sert pour promouvoir son «service enchanteur», et les propos du Ministre nous aident à l'apprécier.

**M. Langlois:** Je n'ai pas vraiment de questions à poser. Je voudrais tout simplement remercier les témoins de leurs contributions aux travaux du Comité. Vous nous avez soumis certaines options très intéressantes au sujet du service ferroviaire dans votre région et, à titre de membre du Comité, je puis vous garantir que je vais les étudier très attentivement quand viendra le moment de formuler des recommandations à l'intention du gouvernement. J'espère sincèrement que vos suggestions se rendront sur les bureaux des gestionnaires de VIA Rail et que ceux-ci commenceront à explorer certaines des avenues que vous avez ouvertes devant nous ce matin, afin de maintenir un service qui semble extrêmement important pour votre région. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Stopps et M. Carrick, de vos interventions aujourd'hui. Soyez assurés que le Comité tiendra compte de toutes vos observations. À la fin de nos travaux, nous nous réunirons pour essayer—et je dis bien «essayer»—de nous entendre pour formuler des recommandations à l'intention du Ministre et de la Commission royale d'enquête; votre comparution aujourd'hui est très importante pour nous.

**M. Stopps:** Nous aimerions aussi remercier le Comité. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir organisé ces audiences au sujet des réductions de services. Bien que cela se soit fait après coup, nous sommes satisfaits de la manière dont vous vous y êtes pris et nous attendons avec impatience vos recommandations, qui pourraient contribuer largement à faire avancer ce dossier.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup.

The meeting is adjourned.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Canadian Railway Labour Association:*

Ed Abbot, Executive Secretary; with:

*From the Canadian Brotherhood of Railway Carmen:*

Stan Horodyski, President;

*From the United Transportation Union:*

Ron Bennett, Canadian Legislative Director.

*From the Ontario Public Interest Research Group (Guelph):*

Peter Thorn, Information Officer.

*From the Pine Ridge Rail Passenger Task Force:*

Joan Chalovich, Acting Chairman;

Terrence Stopps, Member;

William Carrick, Member.

#### TÉMOINS

*De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:*

Ed Abbot, secrétaire exécutif; avec:

*De la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada:*

Stan Horodyski, président;

*Des Travailleurs unis des transports:*

Ron Bennett, directeur législatif canadien.

*Du Groupe Ontario Public Interest Research (Guelph):*

Peter Thorn, agent d'information.

*Du Groupe Pine Ridge Rail Passenger Task Force:*

Joan Chalovich, présidente par intérim;

Terrence Stopps, membre;

William Carrick, membre.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

Monday, November 6, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 27

Le lundi 6 novembre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transports

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service

CONCERNANT:

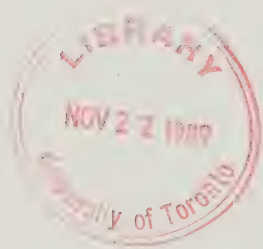
Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des passagers

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

MONDAY, NOVEMBER 6, 1989  
(32)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 12:05 o'clock p.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Pat Nowlan, Brian Tobin.

*Acting Members present:* Howard Crosby for Charles Langlois; Joe Fontana for Stan Keyes; Stan Wilbee for Arnold Malone.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witness: From AMTRAK:* Tim Gardner, Vice-President, Marketing and Planning.

The Committee resumed its public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witness answered questions.

At 1:26 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE LUNDI 6 NOVEMBRE 1989  
(32)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 12 h 05, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Pat Nowlan et Brian Tobin.

*Membres suppléants présents:* Howard Crosby remplace Charles Langlois; Joe Fontana remplace Stan Keyes et Stan Wilbee remplace Arnold Malone.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoin: De AMTRAK:* Tim Gardner, vice-président, Commercialisation et planification.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Le témoin répond aux questions.

À 13 h 26, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Monday, November 6, 1989

• 1204

**The Chairman:** Order, please. I see a quorum for hearing evidence.

We have with us as the witness for the special meeting today Mr. Tim Gardner, the vice-president of marketing and planning for Amtrak. Mr. Gardner, I would like to welcome you. *Bienvenu au Canada, the nation bilingue.* You can speak English or whatever.

• 1205

Thank you for your co-operation. I know there were some real problems. The president was travelling in Europe and is travelling to many places and you are travelling too. You want to be in Los Angeles tonight or something. We appreciate your taking the time to make the detour up here.

I do not think you have any prepared statement. You may want to have an opening, a little preliminary. We would like to hear your preliminary remark on Amtrak and just how long you have been with the organization. As you know, we have somewhat the same situation here, with all the challenges and stresses and strains of a rail passenger service in a large country. So I would be interested in how long you have been with Amtrak.

**Mr. Tim Gardner (Vice-President, Marketing and Planning, Amtrak):** Thank you, Mr. Chairman. I am delighted to be here, and Amtrak is honoured to be invited by you to contribute to your deliberations.

Our president, Graham Claytor, did ask me to express his regret that because of prior commitments he was unable to be here today, but he is very interested in what you all are doing. We are all very interested in the success and future of rail passenger service in this country as well as ours.

I have been at Amtrak since 1980, almost 10 years. I first served as senior director of government affairs. I was then vice-president of corporate planning, which had the planning function as well as responsibility for real estate development and what we call our revenue enhancement activities, an effort we have undertaken over the past seven or eight years to develop revenues outside of our base passenger business using the assets we use to support our base passenger business. After that, and for the past four or five years, I have been vice-president of passenger marketing. I am responsible for developing revenues in our base passenger business.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le lundi 6 novembre 1989

**Le président:** La séance est ouverte. Comme il y a quorum, nous pouvons procéder à l'audition des témoignages.

À l'occasion de la séance extraordinaire d'aujourd'hui, nous recevons comme témoin M. Tim Gardner, vice-président à la Commercialisation et à la Planification de la société Amtrak. Monsieur Gardner, je vous souhaite la bienvenue. Ici au Canada, pays bilingue, vous pouvez nous adresser la parole en français ou en anglais.

Je vous remercie de vos efforts. Je sais quelles difficultés vous avez dû surmonter. Le président de la société est en voyage en Europe, et vous-même voyagez beaucoup. Vous voulez être à Los Angeles ce soir, je crois. Je vous suis donc d'autant plus reconnaissant d'avoir fait un crochet jusqu'ici.

Vous n'avez pas de déclaration à nous lire, je crois. Par contre, libre à vous de prononcer quelques mots d'introduction si vous le désirez. Veuillez d'abord nous dire quelques mots sur Amtrak et nous indiquer depuis combien de temps vous y travaillez. Comme vous le savez, notre situation s'apparente à la vôtre, puisque notre service ferroviaire voyageurs sur un territoire aussi grand que le nôtre présente quantité de défis et de contraintes. J'aimerais savoir depuis combien de temps vous travaillez chez Amtrak.

**M. Tim Gardner (vice-président, Commercialisation et Planification, Amtrak):** Merci, monsieur le président. Je suis ravi d'être ici, et ma société est honorée d'avoir été invitée à participer à vos travaux.

Notre président, M. Graham Claytor, m'a chargé de vous transmettre ses excuses. Des engagements antérieurs l'ont en effet empêché de venir aujourd'hui. Il s'intéresse par contre beaucoup à vos travaux. Nous nous intéressons beaucoup au succès du transport de voyageurs par chemin de fer dans votre pays et dans le nôtre.

J'appartiens à la société Amtrak depuis 1980; voilà donc près de 10 ans. J'ai d'abord été premier directeur des affaires gouvernementales, puis vice-président à la planification de l'entreprise, où je m'occupais aussi de la mise en valeur des biens immobiliers et des mesures d'augmentation des recettes. Dans ce dernier cas, il s'agit, depuis sept ou huit ans, de grossir nos recettes à l'aide des biens qui forment l'infrastructure du service de transport des voyageurs. Par la suite, je suis devenu vice-président à la commercialisation des services aux voyageurs, poste que j'occupe depuis quatre ou cinq ans. Ma tâche est d'augmenter les recettes tirées de notre service aux voyageurs.

[Texte]

**The Chairman:** That is a good, short synopsis at the start. We will start with Mr. Fontana.

**Mr. Fontana (London East):** The Amtrak experience and VIA experience did have similarities, at least when they were both created, yours in 1970 and ours in 1977, in declining passengers within the network. Of course Congress set up Amtrak and we set up VIA. I do not know if you know what our government has done with our national network.

I want to ask you from a marketing standpoint, because you are a vice-president of marketing, there are certain routes within our existing VIA service, and perhaps you are very familiar with them, especially the corridor from Windsor through to Quebec. You interface in some fashion, through Sarnia for instance, through my neck of the woods... The utilization on those routes, the cost recovery, were pretty substantial. Essentially what the government has done to have or maintain a sustainable and affordable system, to their mind, is cut back in services in areas or routes where the passenger load capacities were fairly extensive. As I said, the cost recovery was fairly high. Some of us are concerned that if you sever the good parts of a national network, the feeder systems and the remaining system will ultimately fail because you are making it so inconvenient for people to travel, especially in the popular corridors, and in actual fact the system you are left with will eventually just die off anyway.

• 1210

From a marketing standpoint, how do you see that scenario of severing the good parts of the system in order to maintain a national, affordable and sustainable system—whether or not you believe that four or five years down the road it in fact will remain intact?

**Mr. Gardner:** I do not think you would be surprised to learn that I think this is a dubious strategy. We have had periods in our history when our funding had been cut below the level that would be required to sustain our system as it then was. One of the ways we have been able to deal with those occasions as opportunities rather than as catastrophes was having the flexibility of trimming our system according to our judgment of the economic performance of our routes, trimming first those routes with the lowest operating ratios and preserving those routes with the higher ratios. This is a flexibility that has been given to us under our statute. We need to report it to Congress, but we do not require congressional approval as long as we follow this method of cutting off the weakest routes first.

In making that judgment, we take account not only of the operating economics of the route itself but also of connecting revenues that might be involved in the operation of that route. Without that flexibility I think it would be very difficult to respond to a funding cut in a rational way.

[Traduction]

**Le président:** Voilà un bon synopsis concis, qui commence bien. Je donne d'abord la parole à M. Fontana.

**M. Fontana (London-Est):** Il y a des similitudes entre VIA et Amtrak, puisque au moment de leur création, vous en 1970 et nous en 1977, le volume de voyageurs était en baisse. C'est le Congrès qui a créé Amtrak, et c'est nous qui avons créé VIA. J'ignore si vous savez ce que notre gouvernement a fait de notre réseau national.

Comme vous êtes vice-président à la commercialisation, il y a une question que je voudrais vous poser. Il y a certains circuits du réseau actuel de VIA, que vous connaissez peut-être, surtout dans le couloir de Windsor à Québec... Vous y êtes reliés d'une manière quelconque, en passant par Sarnia, par exemple, dans mon coin du pays... Sur ces circuits, la récupération des coûts était assez considérable. Pour rentabiliser le service, dans son esprit, le gouvernement a comprimé les services là où le volume était assez important. Comme je l'ai dit, la récupération était elle aussi assez importante. Certains d'entre nous craignent que si l'on décide d'éliminer les bons tronçons du réseau national, les systèmes d'alimentation et le reste du réseau s'écrouleront finalement parce que vous ne facilitez pas les choses pour les gens qui veulent voyager, particulièrement dans les corridors populaires. De fait, le système qui demeurera après les réductions disparaîtra simplement peu à peu.

Au point de vue commercialisation, que pensez-vous de cette idée de faire disparaître les bonnes parties du réseau afin de maintenir un système national abordable et durable—peu importe que vous pensiez que dans quatre ou cinq ans, ce système demeurera intact?

**M. Gardner:** Vous ne serez pas surpris d'apprendre que je crois que c'est une façon un peu étrange de procéder. Il est arrivé que le financement accordé à notre système ferroviaire était inférieur au niveau nécessaire pour en assurer le fonctionnement. Nous avons essayé de voir dans ces périodes difficiles de nouvelles occasions plutôt qu'une catastrophe; on a jugé que cela nous offrait l'occasion rêvée de rationaliser notre système en fonction du rendement du réseau; nous éliminions tout d'abord les services dont les taux d'exploitation étaient les plus faibles et nous conservions ceux dont les taux de rendement étaient le plus élevés. C'est une souplesse que nous assure la loi. Nous devons faire rapport de nos activités au Congrès, mais nous n'avons pas besoin de son approbation tant que nous nous engageons à éliminer les services les plus faibles en premier.

Ainsi, nous tenons compte non seulement des frais d'exploitation du service, mais également des recettes connexes qui proviennent peut-être de l'exploitation de ce service. Si nous ne disposions pas de cette souplesse, je crois qu'il serait très difficile de survivre ou de réagir de façon rationnelle lorsqu'il y a réduction des subventions.



[Text]

**Mr. Fontana:** Does your Congress or federal government set your cost recovery levels for Amtrak? I understand that they do not tell you where you should operate, what routes, and how to operate. Does it essentially set your targets for cost recovery?

**Mr. Gardner:** Our statute does, as you say, lay out a basic national system that we are required to operate over. It also requires, and it is still in the law, that we achieve a revenue-cost ratio of 50%. We passed that level in 1982, and each year since then we have improved the revenue-cost ratio by 1 to 3 points a year, so that today we are at about 72%, and this year are hoping to achieve 75%. That is not, at this level, a statutory requirement, but it is something we discuss with Congress each year and it is now an informal expectation that we will meet those goals.

Our other objective is to reduce our absolute subsidy requirement each year, and we have also been successful, by and large, in doing that.

**Mr. Fontana:** But the statutory requirement you have said is 50%—

**Mr. Gardner:** Yes, sir.

**Mr. Fontana:** And that is written?

**Mr. Gardner:** That is written. It was quite a significant challenge when it was written because that occurred in 1979, but since we passed it in 1982 we no longer worry about it.

**Mr. Fontana:** I wonder if you could explain to me the relationship between Amtrak and the freight train operations in the United States, because as you know, VIA was created essentially from CN and CP, and while those railroads were not let off the hook, so to speak, in terms of providing passenger rail service, at least, as the law would indicate, VIA essentially took over that responsibility. One of the most controversial parts of this is that VIA has to pay CN and CP for the use of tracks and the maintenance of track.

With respect to the way Amtrak operates in the United States, can you give us some idea as to what kind of a relationship you have with those other railroads? Secondly, can you tell us the relationship between Amtrak and CN and/or CP when in fact you do come into Canada with your trains?

**Mr. Gardner:** I think this is a significant point of difference between Amtrak and VIA. We are entitled by our statute to operate over the lines of the freight railroads that had passenger service at the time of our incorporation. We are required to pay them only the incremental costs of that operation, what we call short-term avoidable costs—in other words, we pay them for costs they can actually point to that they incurred because

[Translation]

**M. Fontana:** Votre Congrès, ou votre gouvernement fédéral, établit-il les niveaux de recouvrement des coûts pour Amtrak? Je sais qu'il ne dicte pas l'emplacement et la nature des services, ou même la nature de l'exploitation. Le Congrès établit-il les niveaux de recouvrement des coûts?

**M. Gardner:** Comme vous le dites, la loi établit un système national de base que nous devons respecter. La loi stipule également que nous devons atteindre un niveau de recouvrement des coûts de 50 p. 100. Nous avons dépassé ce niveau en 1982, et chaque année depuis nous avons amélioré le niveau atteint l'année précédente par un à trois points de pourcentage. Notre dernier niveau s'élevait à 72 p. 100, et nous espérons qu'il passera à 75 p. 100 cette année. Il n'existe pas ainsi d'exigence statutaire à cet égard, mais il s'agit de quelque chose dont nous discutons avec le Congrès chaque année. On s'attend donc de façon non officielle à ce que nous atteignons cet objectif.

Notre objectif est de réduire le montant nécessaire en subventions chaque année. Dans l'ensemble, nous y sommes parvenus.

**M. Fontana:** Vous avez dit que l'exigence statutaire était de 50 p. 100. . .

**M. Gardner:** C'est exact.

**M. Fontana:** Et c'est écrit noir sur blanc dans la loi?

**M. Gardner:** Oui. Quand ce chiffre est apparu dans la loi, c'était tout un défi qu'il nous fallait relever à l'époque, en 1979. Mais depuis que nous avons dépassé cet objectif, en 1982, nous ne nous faisons plus de mauvais sang.

**M. Fontana:** Pourriez-vous m'expliquer les rapports qui existent entre la société Amtrak et les exploitants de services ferroviaires de transport des marchandises aux États-Unis? Comme vous le savez, VIA est issue en quelque sorte du CN et du CP; même si ces deux sociétés ont continué à avoir certaines responsabilités au niveau du transport des voyageurs, du moins, d'après la loi, c'est essentiellement VIA Rail qui a assumé ce fardeau. Un aspect de cette affaire suscite une vive controverse, car VIA Rail doit payer au CN et au CP certains montants pour avoir le droit d'utiliser leurs voies ferrées et pour en assurer l'entretien.

Pouvez-vous me dire quelle sorte de rapports il existe entre Amtrak et les autres sociétés ferroviaires? Pouvez-vous de plus nous dire quels liens entretient Amtrak avec le CN ou le CP, car après tout, vos trains se rendent au Canada?

**M. Gardner:** Je crois que c'est là qu'il existe une grande différence entre Amtrak et VIA Rail. La loi nous autorise à circuler sur les voies ferrées des compagnies de transport de marchandises qui offraient des services voyageurs à l'époque où nous avons été constitués en société. Nous devons leur payer l'augmentation des coûts, ce que nous appelons les coûts évitables à court terme—en d'autres termes, nous payons pour les coûts qui

[Texte]

we are there. Other costs we do not pay them for. This is clearly not an arrangement we could have negotiated on our own. This is a legal right we have by statute; we could not have got it by contract. It keeps the railroads whole, but in itself does not give them a profit.

• 1215

Since that arrangement was put into effect we have made a number of modifications to that contract, essentially in an effort to achieve a more business-like relationship with the railroads to give them some incentives for efficient performance and incentives for on-time performance. Those we have accomplished by negotiating standard-rate contracts with the railroads in contrast to what we did in the early years where they would simply say that these were their costs and we would pay it, with maybe a 5% margin. We now have negotiated flat rates for a given level of service. That means that they now have an incentive as a matter of their own management practice to be more efficient. They will still get the same payment from us, but they will make some profit.

We have total access to railroad books, both for auditing purposes and also for purposes of prospective negotiations. If we find, as we hope to find, that the railroad has operated more efficiently and has made a profit off the flat rate then in existence, we will try to negotiate a lower flat rate for the next two- or three-year period.

**Mr. Fontana:** Excuse me, because I think you make a very interesting point. Who gives Amtrak that authority that it can go into the books of all railroad companies?

**Mr. Gardner:** Of our contracting railroads. That is by statute.

**Mr. Fontana:** And Congress gives you that authority.

**Mr. Gardner:** That is right. That is under the Rail Passenger Service Act, which is our organic statute.

We have also, and this is a matter not of statute but of evolving business relationships, negotiated with virtually every railroad we operate over what we call "incentive contracts", which reward the railroads for superior on-time performance and penalize them for inferior on-time performance. Essentially the way it works is we have a negotiated rate and each point above 80% on-time performance the railroad achieves we pay a corresponding amount to them. Between 70% and 80% on-time performance there is no bonus or penalty. Below 70% they get docked an amount for each percentage point. This actually involves a rather generous cashflow from us, if all goes well, in the order of about \$20 million a year. It is enough to make the railroads pay attention to operating our service properly.

[Traduction]

découlent de notre utilisation des voies. Nous ne nous occupons pas des autres coûts. Nous n'aurions pas pu obtenir un tel traitement si nous avions essayé de négocier avec eux. C'est un droit qui nous est conféré par la loi, et non pas par un contrat. Cela permet d'assurer l'intégrité des chemins de fer, mais ne leur permet pas de réaliser des profits.

Depuis que cette modalité a été adoptée, nous avons apporté un certain nombre de modifications, principalement dans le but d'avoir des rapports plus méthodiques avec les chemins de fer et pour encourager les sociétés à être plus efficaces et plus ponctuelles. Nous y sommes parvenus en négociant des contrats sur les taux avec les sociétés ferroviaires; jadis, quand nous négocions, nous disions simplement que nous allions payer les coûts, négociant peut-être une marge de 5 p. 100. Nous avons maintenant négocié des taux fixes pour un niveau de service donné. Ainsi, les sociétés sont encouragées à être plus efficaces. Elles recevront toujours le même paiement de notre part, mais si elles sont efficaces, elles pourront réaliser certains profits.

Nous avons libre accès aux livres des sociétés ferroviaires, pour des fins de vérification, et également en vue de négociations éventuelles. Si nous constatons, comme nous l'espérons, que la société a été plus efficace et qu'elle a réalisé des profits sur les taux fixes en vigueur, nous essayons alors de négocier un taux fixe plus faible pour les deux ou trois années suivantes.

**M. Fontana:** Pardonnez-moi de vous interrompre, mais cet aspect est fort intéressant. Qui autorise Amtrak à consulter les livres de toutes les sociétés ferroviaires?

**M. Gardner:** La loi nous autorise à consulter les livres des sociétés ferroviaires avec lesquelles nous avons conclu des ententes.

**M. Fontana:** Et le Congrès vous y autorise.

**M. Gardner:** C'est exact. Notre loi organique, la *Rail Passenger Service Act*, nous y autorise.

De plus, nous avons négocié, non pas conformément à la loi, mais plutôt conformément à de bonnes relations d'affaires, des encouragements avec la majorité des sociétés ferroviaires avec lesquelles nous faisons affaire. Dans le cadre de ces programmes, les sociétés ferroviaires qui sont ponctuelles sont récompensées et celles qui ne le sont pas sont pénalisées. Nous négocions un taux avec ces sociétés; le niveau acceptable de ponctualité est de 80 p. 100. Pour chaque point dépassant ce niveau, nous versons à la société ferroviaire un montant déterminé. Les sociétés qui ont un taux de ponctualité se situant entre 70 et 80 p. 100 ne sont ni récompensées ni pénalisées. Quant à celles dont le taux n'atteint pas 70 p. 100, elles sont pénalisées pour un montant déterminé pour chaque point de pourcentage manquant. De cette façon, nous déboursions des montants assez généreux si tout va bien, environ 20 millions de dollars par an. Cela suffit pour encourager les



[Text]

We are entitled by statute to have priority over freight moves, but that is a very cumbersome kind of right and we have only actually geared ourselves up once in our history to actually litigate that right. We took the Southern Pacific Railroad to court in about 1980 because they were consistently giving priority to freight trains. But to have a penalty and incentive arrangement like this built into our contract is a much more flexible and satisfactory and business-like way of ensuring proper performance by the railroads.

Because of these arrangements and the evolution of this business relationship and the fact that the railroads have economic incentives that they value to provide good service to us we have moved from a position with the railroads at our inception that was quite adversarial to one where I think we are now well accepted by the freight railroads as a colleague in the industry, and we are considered by most of the railroads to be a valued customer.

**Mr. Fontana:** If you can have the railroads stand up and listen when you are paying them \$20 million, I wonder what CN and CP, when they are getting \$150 million from VIA, should do or would do.

**Mr. Gardner:** The \$20 million is just the incentive, the bonus.

**Mr. Fontana:** The incentive part?

**Mr. Gardner:** It is in addition to their costs.

**Mr. Fontana:** I wonder if you could tell us what Amtrak pays CN for the use of their lines. I have seen figures, and I could be wrong, that would indicate that Amtrak is paying about a third of the rate that VIA does for exactly the same use of those tracks. I wonder if you could describe the relationship with CN that you have.

**Mr. Gardner:** We renegotiated our contract with CN a couple of years ago with respect to access into Montreal. It did reduce our payments to them at that time. But even with that reduction we are paying CN on a mileage basis about three times what we pay the highest U.S. railroad.

**Mr. Fontana:** Three times?

**Mr. Gardner:** That is right. It is a significant economic burden for us to operate over Canadian tracks.

• 1220

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** If in the United States you had to pay rates comparable to what

[Translation]

sociétés ferroviaires à offrir un service ponctuel et adéquat.

La loi nous autorise à avoir priorité sur les trains de marchandises. Cependant, c'est un droit plutôt difficile à administrer, et nous n'avons protesté qu'une fois à cet égard. Nous avons intenté des poursuites contre la Southern Pacific Railroad en 1980 parce que cette société donnait sans cesse la priorité aux trains de marchandises. Cependant, à notre avis, un programme d'encouragement comme le nôtre est beaucoup plus souple et beaucoup plus satisfaisant et nous permet d'obtenir un meilleur service des sociétés ferroviaires.

En raison de ces ententes, de l'évolution de nos rapports avec les sociétés ferroviaires et des encouragements qu'on leur offre, et qui les incitent à fournir de bons services, nos rapports avec les sociétés ferroviaires sont passés d'une position conflictuelle à une position où je crois qu'on nous considère comme des collègues au sein de l'industrie et, de fait, comme de bons clients pour la plupart de ces sociétés.

**M. Fontana:** Si vous pouvez convaincre les sociétés ferroviaires de vous écouter parce que vous leur payez 20 millions de dollars, je me demande ce que le CN et le CP devraient faire lorsque VIA leur verse 150 millions de dollars.

**M. Gardner:** Ces 20 millions de dollars ne sont que l'encouragement supplémentaire.

**M. Fontana:** L'encouragement supplémentaire?

**M. Gardner:** Oui, ce montant vient s'ajouter aux coûts.

**M. Fontana:** Pouvez-vous nous dire combien d'argent Amtrak donne d'argent au CN pour avoir le droit d'utiliser ses voies ferrées? J'ai vu des chiffres—et je me trompe peut-être—qui semblent indiquer qu'Amtrak paie environ le tiers du taux que VIA paie pour l'utilisation des mêmes voies. Pouvez-vous nous parler de vos rapports avec le CN?

**M. Gardner:** Nous avons renégocié notre contrat avec le CN il y a environ deux ans en ce qui a trait à notre accès aux voies ferrées qui mènent à Montréal. À l'époque, on avait baissé les paiements versés au CN. Cependant, nous versons au CN, en fonction des milles de voies ferrées, un montant qui est environ trois fois plus élevé que celui que nous versons à la société ferroviaire américaine qui nous coûte le plus cher.

**M. Fontana:** Trois fois plus élevé?

**M. Gardner:** C'est exact. Circuler sur les voies ferrées canadiennes représente pour nous un fardeau financier important.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Si vous deviez payer aux États-Unis des taux comparables à

[Texte]

you pay CN for the use of its track in Canada, could you successfully operate Amtrak in the United States?

**Mr. Gardner:** It would be much more difficult and our revenue-to-cost ratio would certainly not be as high as it is.

**Mr. Tobin:** I guess the point I am making is how significant a difference is it?

**Mr. Gardner:** Very significant. We pay out about \$100 million in base payments to the railroads, roughly. If we paid three times that amount or more that would be a very significant additional. . .

**Mr. Fontana:** I am very interested in Amtrak's revenue enhancement policies, not only the passenger side, but the other things you are able to do, like cargo and postal. I have heard that amounts to 20% to 25% of your revenues. Correct me if I am wrong. As you know, VIA does not have that same sort of ability or opportunity. Can you tell us how important that aspect of business is in the overall balance sheet of Amtrak.

**Mr. Gardner:** Our passenger-related revenues constitute about 70% of our overall revenues. Our overall revenues this past year have been about \$1.25 billion, 70% of that coming from passenger ticket sales and on-board food and beverage sales.

We do carry mail—that is again a statutory right we have—essentially second-class mail, and some express. That yields about \$30 million a year.

We also have, under what we call "revenue enhancement", a lot of real estate development and real estate revenues. We own some very significant properties in the northeast corridor particularly, and also in Chicago. As I mentioned, we have a number of side businesses that use our rail support assets to generate revenue, essentially contracting with third parties. We refurbish equipment for commuter agencies, we lease our right of way to fibre-optics companies, communications companies.

We have established co-generation facilities at one of our plants and are working on another one, where we get revenue both from the sale of power and save on our own power consumption. Normally we buy from the utilities where we are able. However, we have set up our own steam and electricity generating facility that we use to offset that power consumption. We also operate commuter service on contract for a number of commuter agencies.

[Traduction]

ceux que vous versez au CN pour l'utilisation de ses voies au Canada, pourriez-vous tout de même exploiter votre réseau Amtrak aux États-Unis?

**M. Gardner:** Ce serait beaucoup plus difficile, et la proportion de nos coûts par rapport à nos revenus ne serait certainement pas aussi favorable qu'elle l'est.

**M. Tobin:** Ce que je voudrais savoir, c'est à combien se chiffre cet écart.

**M. Gardner:** Il est très important. Nous versons environ 100 millions de dollars sous forme de versements de base aux compagnies de chemin de fer. Si nous devions payer trois fois ce montant ou plus, ce serait un supplément considérable. . .

**M. Fontana:** Je m'intéresse beaucoup aux politiques d'Amtrak en matière d'amélioration des revenus, non seulement à l'égard des voyageurs, mais également dans d'autres domaines, comme le transport des marchandises et le transport du courrier. Je crois savoir que cela représente de 20 à 25 p. 100 de vos recettes, et vous rectifierez si je me trompe. Comme vous le savez, VIA n'a pas les mêmes possibilités. Pouvez-vous nous dire quelle est l'importance de ces activités dans le bilan global d'Amtrak?

**M. Gardner:** Nos recettes correspondant au transport des voyageurs représentent 70 p. 100 de l'ensemble de nos recettes, qui, l'année dernière, étaient de l'ordre de 1,25 milliard de dollars; donc, 70 p. 100 de cette somme correspondait aux ventes de billets et de nourriture et de boissons à bord des trains.

Nous transportons du courrier, encore une fois en vertu d'un droit que nous confère la loi; il s'agit essentiellement de courrier de deuxième classe, ainsi que de quelques envois express. Cette activité nous rapporte environ 30 millions de dollars par an.

Dans le cadre de notre politique d'amélioration des recettes, nous avons également un secteur de l'immobilier très actif, qui nous procure des recettes. Nous avons des propriétés considérables dans le corridor du nord-est en particulier, ainsi qu'à Chicago. Comme je l'ai signalé, nous avons un certain nombre d'entreprises annexes qui utilisent nos établissements d'entretien ferroviaire pour produire des recettes supplémentaires, essentiellement en vertu de contrats avec des tierces parties. Nous entretenons du matériel pour des services de banlieue et nous louons notre emprise à des sociétés de communication qui utilisent des câbles de fibres optiques.

Nous avons créé des installations de production d'électricité dans une de nos usines, et nous avons un autre projet en préparation, ce qui nous permet d'obtenir des recettes d'une part en vendant de l'électricité et d'autre part en économisant sur notre propre consommation. Normalement, nous nous fournissons auprès des services publics quand nous pouvons le faire. Cependant, nous avons nos propres installations de production de vapeur et d'électricité, dont nous nous servons pour compenser notre consommation. Par



[Text]

All of those together—and I can give you precise figures if you want—come to about 30% of our. . .

**Mr. Fontana:** By statute, then, you are allowed to enter into third-party agreements with other commuter. . .?

**Mr. Gardner:** That is right.

**The Chairman:** How did you get that land? The 650 miles of trackage in the northeast corridor, was that in your legislative mandate when you were set up?

**Mr. Gardner:** No. We were set up essentially as a booking company. We really had very few employees, and we had no equipment of our own except what was given to us by the railroads as part of the transfer.

**The Chairman:** Given to you?

**Mr. Gardner:** That is true. Gradually, as VIA has done, we began to try to incorporate into our corporate structure various assets required to do our business, starting with ticketing agents and on-board service personnel, then moving on to mechanical facilities. And in 1976, when due to the bankruptcy of Penn Central Railroad the northeast corridor sort of came up for grabs—it was a matter of national policy, sort of what are we going to do with this—we fought for and ultimately acquired ownership of the northeast corridor. In that buy, which amounted to about \$80 million, we not only acquired the track but also the stations. The stations were in a very dilapidated condition at that time, and one of our main efforts since then has been to upgrade them.

**The Chairman:** This gave you some pretty good real estate in a pretty high-cost area.

**Mr. Gardner:** That is right.

**The Chairman:** How much track and how many employees do you now have?

• 1225

**Mr. Gardner:** We have essentially all the track from Washington to Boston. There are a couple of segments in there that we do not own, but that is essentially true.

We have some track in Michigan between Chicago and Detroit—actually, between Kalamazoo, Michigan, and Chicago. That is it in terms of the track we actually own. The rest of the track over which we operate is owned by freight railroads.

**The Chairman:** What is the mileage in the track you operate on? Is it 24,000 or. . .?

**Mr. Gardner:** That sounds right.

[Translation]

ailleurs, nous exploitons des services de trains de banlieue à titre contractuel.

Tout cela—et je pourrai vous donner les chiffres exacts si vous le souhaitez—représente environ 30 p. 100 de nos. . .

**M. Fontana:** La loi vous autorise donc à conclure des accords avec des tierces parties pour l'exploitation des trains de banlieue. . .?

**M. Gardner:** C'est exact.

**Le président:** Comment avez-vous obtenu vos terrains? Les 650 milles de voies du corridor du nord-est faisaient-ils partie de votre mandat législatif lors de la création d'Amtrak?

**M. Gardner:** Non. Lors de notre création, la société faisait essentiellement de la réservation. Nous avions très peu d'employés, nous n'avions pas de matériel, à part ce que nous avaient donné les compagnies de chemin de fer dans le cadre du transfert.

**Le président:** Elles vous l'avaient donné?

**M. Gardner:** En effet. Progressivement, comme l'a fait VIA, nous avons commencé à intégrer dans notre structure différentes catégories de biens dont nous avions besoin, à commencer par les agents chargés de l'établissement des billets et les agents de service à bord des trains, pour passer ensuite aux installations mécaniques. En 1976, après la faillite du Penn Central Railroad, le corridor du nord-est s'est trouvé à vendre; c'était en quelque sorte une question de politique nationale; nous sommes entrés dans la bataille et, finalement, nous avons fait l'acquisition de ce corridor du nord-est. A l'occasion de cet achat, qui a atteint environ 80 millions de dollars, nous avons acquis non seulement les voies, mais également les gares, qui étaient alors extrêmement délabrées, et depuis lors, nous nous sommes essentiellement efforcés de les remettre en état.

**Le président:** Vous avez donc des biens immobiliers de grande valeur dans une région où les prix sont très élevés.

**M. Gardner:** C'est exact.

**Le président:** Quels sont vos effectifs actuels et la longueur de votre réseau?

**M. Gardner:** Nous possédons essentiellement toutes les voies entre Washington et Boston, à l'exception de quelques tronçons.

Nous avons des voies au Michigan, entre Chicago et Detroit, en fait entre Kalamazoo, au Michigan, et Chicago. Voilà à peu près les voies dont nous sommes propriétaires. Le reste des voies sur lesquelles passent nos trains appartiennent à des compagnies de transport de marchandises.

**Le président:** Quelle distance représente le réseau que vous utilisez? Vingt-quatre mille milles ou. . .?

**M. Gardner:** A peu près.

[Texte]

**The Chairman:** We have a figure like that for CN, but I do not know if it is kilometres or miles up here.

I was wondering how many employees you have.

**Mr. Gardner:** We have close to 20,000.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Gardner, welcome to Ottawa and to the transport committee. You are already very helpful in the information you have provided. I want to cover a number of other areas, though.

When Amtrak was created—and I ask this because we have had different stories in the committee about what happened—did Amtrak as a result of their creation and the passenger services they took over stop serving any communities? Of the communities served prior to Amtrak being created and following Amtrak's creation over the first number of years, did you have to drop any?

**Mr. Gardner:** We did. As you know, the freight railroads had been losing money on passenger service essentially since World War II, and they continued to operate only because they were required by law to provide that as a public service. The deal was as follows: you get out of this, you make a payment at this time, and Amtrak will consolidate it all into one big money-losing venture and at least then we can start to deal with the problem as a coherent problem.

I believe that at that time a number of routes were simply abandoned, but the main routes the railroads had were turned over to us and we were required by statute to serve those routes. Since then, as I mentioned, there have been a couple of spasms in the government's relationship to us and its willingness to fund our operation. Particularly in 1979 we made some very significant cuts in our route system, over 25%, and then in 1981 we cut back by about 5%.

**Mr. Angus:** On those cuts, whether the ones at the beginning or subsequent ones, you said cutting routes.

**Mr. Gardner:** Yes.

**Mr. Angus:** What percentage of those routes that were cut were really parallel routes that serviced the same points?

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Or points that were close together.

**Mr. Gardner:** I would say that all of them served the same end points, but they took significantly different routes. One, for instance, was a train called the *Floridian*, which ran from Chicago to Florida. You can still go from Chicago to Florida today, but this one ran sort of through Louisville, Kentucky, and sort of made a straight line from Chicago to Florida. That I would not regard as a line parallel to what we were left with.

[Traduction]

**Le président:** Nous avons un chiffre comparable pour le CN, mais je ne sais pas s'il est exprimé en kilomètres ou en milles.

Combien avez-vous d'employés?

**M. Gardner:** Près de 20,000.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur Gardner, je vous souhaite la bienvenue à Ottawa et devant le Comité des transports. Les renseignements que vous venez de fournir nous seront déjà très utiles. Mais je voudrais aborder d'autres sujets.

Lors de la création d'Amtrak—je vous pose cette question parce qu'on nous a présenté, au Comité, différentes versions des faits—est-ce que, du fait de la création d'Amtrak et de l'acquisition de certains services voyageurs, vous avez cessé de desservir certaines collectivités? Parmi les collectivités desservies avant la création d'Amtrak, puis au cours des premières années d'activité, est-ce que vous avez dû en abandonner certaines?

**M. Gardner:** En effet. Comme vous le savez, les compagnies de transport de marchandises perdaient de l'argent à cause du service voyageurs depuis la Seconde Guerre mondiale, mais elles continuaient de desservir certaines collectivités parce que la loi les obligeait à assurer ce service public. Leur situation était la suivante: elles abandonnaient le transport de voyageurs moyennant un versement forfaitaire, et Amtrak le prenait en charge dans le cadre d'une grosse entreprise déficitaire, ce qui permettait d'aborder le problème de façon cohérente.

Je crois qu'à l'époque, on a abandonné un certain nombre d'itinéraires, mais la plupart des itinéraires desservis par les chemins de fer nous ont été transmis, et la loi nous a obligés à les exploiter. Depuis lors, comme je l'ai dit, nos relations avec le gouvernement, ainsi que le financement qu'il nous accorde, ont connu des hauts et des bas. En particulier en 1979, nous avons abandonné plus de 25 p. 100 de notre réseau, puis 5 p. 100 de plus en 1981.

**M. Angus:** Vous avez donc abandonné certains itinéraires, soit au début, soit par la suite.

**M. Gardner:** Oui.

**M. Angus:** Parmi les itinéraires abandonnés, combien y avait-il d'itinéraires parallèles entre des destinations identiques?

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Ou entre des destinations voisines.

**M. Gardner:** Je pense qu'il s'agissait toujours de destinations identiques, mais les itinéraires étaient assez éloignés les uns des autres. Par exemple, il y avait un train appelé le *Floridian*, entre Chicago et la Floride. On peut toujours aller de Chicago en Floride aujourd'hui, mais le *Floridian* passait par Louisville, Kentucky, et se rendait donc en ligne droite de Chicago en Floride. Je ne pense pas que cet itinéraire ait été tout à fait parallèle à celui qui nous reste aujourd'hui.



## [Text]

Another train, called the National Limited, went from the east coast through Indianapolis to St. Louis. Again, we serve those cities now, but not with a straight service of that kind. So there were some significant losses in service.

**Mr. Angus:** Have you ended up restoring some of those routes?

**Mr. Gardner:** No, we have not. Those were our least successful routes at the time, and since 1980 we have had a policy, which we have pretty firmly adhered to, of not adding service unless we could foresee that the service would at least break even. We have not wanted to add to our subsidy by increasing our service. Since the routes I just mentioned were our worst performers at that time, we have not had any confidence that restoring them would be possible without further subsidy.

**Mr. Angus:** System-wide, what is the average subsidy per passenger?

**Mr. Gardner:** It depends how you define the two sides of that, but we have about \$530 million in subsidy now carrying a little over 20 million passengers, so it would be somewhere between \$25 and \$30 a passenger on that calculation.

If on the other hand you want to count the commuters we carry and the number of people who actually use our right-of-way, which much of that subsidy goes into supporting, then you can get just about any number. It goes down to \$9.

• 1230

**Mr. Angus:** That sounds like our situation up here. You can get any number, depending on who you talk to, and sometimes two numbers from the same person.

**Mr. Gardner:** That is right. They are apt to give you several.

**Mr. Angus:** Let us talk about the existing system, though, and its financial viability. How many of your routes are breaking even in operating costs or percentages? Do you anticipate in a short period of time all your routes, at least on the operating side, will not only be breaking even but making a profit? And how does that relate to the capital side?

**Mr. Gardner:** We have only one route that I would say on a normal business calculus breaks even, and that is something called Autotrain, which runs from essentially Washington, D.C., to Florida. That we added at our own initiative, because we thought it would break even. All other routes require some degree of subsidy.

The northeast corridor operates at the margin, on a variable-cost basis, very profitably. If you take the variable costs of operating service and look at the revenues we get from that, the revenues exceed the costs by about one and

## [Translation]

Un autre train, appelé le *National Limited*, partait de la côte est et se rendait à Saint-Louis par Indianapolis. Encore une fois, nous desservons toujours ces villes, mais pas par une ligne aussi directe. Il y a donc eu d'importants abandons de service.

**M. Angus:** Est-ce que certains de ces itinéraires ont été rétablis par la suite?

**M. Gardner:** Non. À l'époque, c'était nos itinéraires les moins rentables, et depuis 1980, nous nous en sommes tenus à une politique voulant qu'il n'y ait aucune création de services, à moins qu'on ne puisse prévoir d'atteindre rapidement le seuil de rentabilité. Nous n'avons pas voulu solliciter de subventions supplémentaires pour étendre notre service. Comme les itinéraires dont je viens de parler étaient les moins rentables à l'époque, nous n'avons pas pu, par la suite, envisager de les rétablir sans solliciter des subventions supplémentaires.

**M. Angus:** À l'échelle du réseau, quelle est la moyenne de la subvention par voyageur?

**M. Gardner:** Cela dépend de l'hypothèse de départ, mais nous recevons actuellement environ 530 millions de dollars de subventions pour transporter un peu plus de 20 millions de voyageurs, ce qui nous donnerait de 25\$ à 30\$ par voyageur d'après ce calcul.

En revanche, si l'on tient compte de nos trains de banlieue, ainsi que de tous les services qui utilisent notre emprise, dont l'entretien accapare une partie de nos subventions, on obtient un chiffre différent, de l'ordre de 9\$.

**M. Angus:** Cela ressemble fort à la situation que nous avons ici. Selon la personne à laquelle vous vous adressez, on peut vous donner n'importe quel chiffre, et parfois la même personne vous en donnera deux.

**M. Gardner:** C'est exact. Il y a de fortes chances qu'il vous en donne plusieurs.

**M. Angus:** Cantonnons-nous au système existant et à sa viabilité financière. Combien des trajets pour lesquels vous assurez un service sont-ils rentables si l'on tient compte des frais d'exploitation ou des pourcentages? Prévoyez-vous que d'ici peu, tous ces trajets, au moins en ce qui concerne l'aspect exploitation, non seulement seront rentables, mais vous procureront un profit? Et quelle est la situation du côté du capital?

**M. Gardner:** Nous n'avons qu'un seul trajet qui, si l'on utilise les formules habituelles de calcul, atteint le seuil de rentabilité: il s'agit de l'*autotrain*, qui assure la liaison entre Washington et la Floride. C'est un service que nous avons ajouté de notre propre initiative, car nous pensions bien qu'il serait rentable. Tous les autres trajets comptent dans une certaine mesure sur des subventions.

Si l'on tient compte de la marge et des coûts variables, le service assuré dans le couloir du nord-est est très rentable. Si vous prenez les coûts variables correspondant à l'exploitation du service et les recettes que nous en

[Texte]

a half times. However, the very heavy fixed costs of operating the corridor, of maintaining the track, of dispatching the trains, of maintaining the stations, all—

**Mr. Angus:** That is the corridor you own?

**Mr. Gardner:** —that is right—are very heavy, and as a consequence for the northeast corridor as a whole we actually lose about \$250 million a year. That needs to be subsidized.

**Mr. Angus:** So it is about half your subsidy there.

**Mr. Gardner:** That is right. So it is important for us to distinguish between fixed costs and variable costs. We are profitable on the variable costs in the northeast corridor, therefore we should be running the trains we run; in fact, we should run more, if we could.

There are a number of long-distance trains that are close to, if not edging over, profitability on that basis, the avoidable basis, but they nonetheless do not cover the full fixed costs of our system—of our marketing, of this, that, and the other. We are hoping by the end of this century to have moved our revenue-to-cost ratio from its current place in the low 70s up to 100%, so on an operating basis, overall, all our fixed costs, variable costs and everything, will be covered by revenues.

**Mr. Angus:** So that would mean perhaps the subsidy, the assistance from the federal and state treasuries, would not necessarily be paid back but from there on in you would not require a subsidy of any kind to maintain rail passenger services.

**Mr. Gardner:** That is right. We would hope the operating subsidy would continue to shrink so it becomes negligible by the end of the century. But still, between now and then, in order to make that happen, we will require continual infusions of capital, and after that we may require some capital. But the operating subsidy we hope to get down to zero.

**Mr. Angus:** Are you getting capital as a separate item from Congress, from the ongoing operating subsidy?

**Mr. Gardner:** No, it is now lumped together. We get one subsidy and we have the flexibility of diverting it to capital or operating, although we tell Congress as we are going through our appropriations process how much we will need for operating, how much we hope to have for capital. But it is not sequestered.

[Traduction]

retirons, celles-ci correspondent à environ une fois et demie les coûts. Cependant, les coûts fixes très élevés correspondant à l'exploitation du corridor, à l'entretien de la voie, à l'aiguillage des trains, à l'entretien des gares, tous. . .

**M. Angus:** Vous parlez du corridor qui vous appartient?

**M. Gardner:** . . . c'est exact. . . sont extrêmement élevés, et le couloir du nord-est dans son ensemble nous fait en vérité perdre environ 250 millions de dollars par an. Il faut donc subventionner ces services.

**M. Angus:** Il s'agit là d'environ la moitié de votre subvention.

**M. Gardner:** C'est exact. Il importe donc pour nous de faire une distinction entre les coûts fixes et les coûts variables. Si l'on prend les coûts variables, le service que nous assurons dans le couloir nord-est est rentable, et il est donc justifié que ces trains y soient maintenus. D'ailleurs, si nous le pouvions, nous aimerions en multiplier le nombre.

Il y a plusieurs trains à long parcours qui frôlent et qui dépassent parfois le seuil de rentabilité, tel que défini dans ce contexte-là, c'est-à-dire dans le contexte de ce qui peut être évité, mais ils ne couvrent néanmoins pas les coûts fixes totaux du système, c'est-à-dire les frais de commercialisation, etc. Nous espérons pouvoir, d'ici, à la fin du siècle, faire passer le rapport recettes-coûts de son niveau actuel, qui est de 70 p. 100, à 100 p. 100, de sorte que sur le plan de l'exploitation, tous nos coûts fixes, nos coûts variables, et tout le reste, soient couverts par nos recettes.

**M. Angus:** Auquel cas la subvention, c'est-à-dire l'aide consentie par les Trésors du gouvernement fédéral et des différents États ne serait pas forcément remboursée, mais vous n'auriez plus besoin d'aucune subvention pour assurer le service ferroviaire voyageurs. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Gardner:** C'est exact. Nous espérons que la subvention visant l'exploitation continuera de diminuer, jusqu'à devenir négligeable à la fin du siècle. Il n'en demeure pas moins que d'ici là, pour que cela se fasse, il nous faudra des injections constantes de capitaux, et même une fois cette étape—là franchise, nous aurons peut-être encore besoin de capitaux. Nous espérons cependant que la subvention à l'exploitation pourra être ramenée à zéro.

**M. Angus:** Le Congrès vous accorde-t-il des capitaux distincts de la subvention permanente à l'exploitation?

**M. Gardner:** Non, cela forme un tout. On nous octroie une seule subvention, et c'est à nous de décider si nous voulons la verser du côté du capital ou du côté de l'exploitation, mais dans le cadre du processus du crédit, nous disons au Congrès combien d'argent il nous faudra du côté de l'exploitation et combien il nous en faudra du côté du capital. Mais il n'y a pas de séparation.



[Text]

**Mr. Angus:** So the \$530 million is both operating and capital? Or is that \$530 million your deficit?

**Mr. Gardner:** That is a \$530 million operating deficit. I think this past year we got about \$20 million or \$30 million in addition for capital, which is a very lean capital appropriation. We are hoping next year to get about \$85 million in capital.

**Mr. Angus:** You mentioned earlier on those lines where you rent the tracks and the short-term avoidable costs. I do not know if you have a process similar to ours of branch-line or rail-line abandonment. What happens if one of the lines you are using for passenger services is going to be abandoned by the freight operator? Do you then end up shifting from short-term avoidable costs to full costs, or do you have to buy it? Is that what happens?

**Mr. Gardner:** That has occurred, and we have been confronted with that. In that event the entire cost of that track becomes an incremental cost attributable solely to us. We have done everything we can to avoid that happening, including shifting to another line and pleading with the railroad to keep the line going. But we have never bought another track. We think that is a bad precedent. Once we start doing that we foresee having to do it in a host of instances.

• 1235

The railroad is obliged, under our statute, to carry us over its track at a level of utility that was in existence at the time of the statute, at the time we took over service from that railroad. The railroad cannot simply say we are going to downgrade this track because we do not need to maintain it to this level. However, the costs of doing that can be passed on to us, and for that reason we try to avoid that.

**Mr. Angus:** Mr. Gardner, this is back to numbers in terms of load factors and what have you. There are some of us who recognize that if you are running a transcontinental train it cannot be full from the start right to the end, that you need to have some additional space, some empty space throughout in order to pick up people along the way.

**Mr. Gardner:** That is right.

**Mr. Angus:** What is Amtrak's magic number? What is the maximum appropriate capacity level that a rail passenger service could reach and provide the service throughout the system?

[Translation]

**M. Angus:** Les 530 millions de dollars financent donc et l'exploitation et les immobilisations, n'est-ce pas? Ou bien ces 530 millions de dollars correspondent-ils à votre déficit?

**M. Gardner:** Nous accusons un déficit d'exploitation de 530 millions de dollars. Je pense que pour l'année écoulée, nous avons eu quelque 20 ou 30 millions de dollars en plus, pour les immobilisations, ce qui est vraiment très maigre. Nous espérons obtenir l'an prochain environ 85 millions de dollars pour les immobilisations.

**M. Angus:** Vous avez fait état tout à l'heure des lignes pour lesquelles vous louez les voies, et vous avez parlé de coûts facultatifs à court terme. J'ignore si vous avez un processus semblable au nôtre, où des lignes secondaires ou d'autres lignes peuvent être abandonnées. Que se passe-t-il si l'une des lignes que vous utilisez pour assurer un service voyageurs va être abandonnée par la compagnie de fret? Passez-vous d'une formule de coûts à court terme facultatifs à une formule de coûts globaux, ou bien devez-vous acheter la voie? Que se passe-t-il?

**M. Gardner:** Cela s'est déjà vu; nous avons déjà été confrontés au problème. Dans pareille situation, le coût total de la voie devient un coût supplémentaire qui nous revient à nous seuls. Nous avons fait tout notre possible pour éviter que cela ne se produise. Nous sommes allés jusqu'à opter pour une autre ligne et à plaider avec la compagnie de chemin de fer pour que la ligne soit maintenue. Cependant, nous n'avons jamais acheté une autre ligne. Ce serait là, selon nous, un mauvais précédent à établir. Si nous le faisons une fois, il faudrait nous attendre à devoir faire la même chose quantité de fois.

En vertu des textes réglementaires, la compagnie de chemin de fer est tenue de maintenir la voie qu'elle nous autorise à utiliser au même niveau que celui qui existait lors de l'adoption des textes réglementaires et au moment où nous avons pris en main le service. La compagnie de chemin de fer ne peut pas tout simplement nous dire qu'elle veut déclasser telle ou telle voie, prétextant qu'il n'est pas nécessaire de la maintenir au même niveau. Cependant, les coûts que cela suppose peuvent être répercutés sur le prix que nous payons; c'est pourquoi nous essayons d'éviter cela.

**M. Angus:** Monsieur Gardner, cela nous ramène aux chiffres en matière de facteurs de charge, etc. D'aucuns reconnaissent que si vous exploitez un train transcontinental, celui-ci ne peut pas être plein du début jusqu'à la fin, et qu'il vous faut prévoir des espaces supplémentaires, des places vides, afin de pouvoir prendre des voyageurs en cours de route.

**M. Gardner:** C'est exact.

**M. Angus:** Quel est le chiffre magique chez Amtrak? Quelle est la capacité maximale pour un service ferroviaire voyageurs qui peut être maintenu à l'échelle du système?

[Texte]

**Mr. Gardner:** I am not sure what the optimal is. I can tell you what we have. Our overall system load factor is just over 50%. Our long-distance trains, which are reserved trains, tend to run between 60% and 65%. Our heaviest load factor is the auto-train I mentioned. One reason that has such a heavy load factor of between 70% and 80% is that it is the most comparable service we have to airlines; we just load people in Washington, shut the doors, run the train to Florida, and then let them off. Your entire load runs the entire distance of the train.

**Mr. Benjamin:** And you can ship their car in the same train.

**Mr. Gardner:** We ship the car in the same train, that is right. It is like an airplane. You get on, it flies, and you get off. There are not intermediate stops. It is the intermediate stops that make sustaining load factor at high level so difficult. Anyway, that is roughly the level at which we operate the long-distance trains.

The non-reserved trains, the short-distance trains, have much lower load factors, and that is understandable. We cannot size them as precisely as we size the reserved trains. We know exactly how many people are going to be on the reserved train. If there are too many people, they just do not get a seat. If there are too few people, we can cut a car. On unreserved trains we will have some indication of how to size a train, based on past patterns. Essentially we run the service at a fixed constant pretty much all round.

Also, people are getting on and off sort of at will, whereas with our reserve service we do some manipulations through our reservations system to get long-distance passengers. It is harder to keep a high load factor there. In fact the load factor in the northeast corridor is not much above 40%.

**Mr. Angus:** Which is a lot worse than some of ours.

**The Chairman:** Do you have a computerized reservation system similar to airlines?

**Mr. Gardner:** Yes, sir, we have a very complex reservation system. It is called Arrow. It is complex in that we have so many different types of product models to sell. In addition to seats, we have bedrooms, we have roomettes, we have summer coaches, we have—

**The Chairman:** But you can make your reservation beforehand?

[Traduction]

**M. Garner:** J'ignore quel serait le chiffre optimal, mais je peux vous dire ce que nous avons à l'heure actuelle. Le facteur de charge d'ensemble pour le système est aujourd'hui d'un peu plus de 50 p. 100. Pour ce qui est des trains à long parcours, pour lesquels les voyageurs doivent faire des réservations, le facteur varie entre 60 et 65 p. 100. C'est l'*Auto-train*, que j'ai mentionné tout à l'heure, qui affiche le facteur de charge le plus élevé: en effet, il varie entre 70 et 80 p. 100, ce qui en fait le service qui se rapproche le plus de celui qu'offrent les compagnies aériennes. On prend les voyageurs à Washington, on ferme les portes, le train se rend jusqu'en Floride, et tous les voyageurs descendent. Tous les voyageurs qui prennent le train au point de départ descendent au même point d'arrivée.

**M. Benjamin:** Et vous pouvez transporter leurs voitures sur le même train.

**M. Gardner:** C'est exact. C'est comme un avion. Vous montez à bord, l'avion décolle, il atterrit, et vous descendez. Il n'y a pas d'arrêts en cours de route. Ce sont ces arrêts qui font qu'il est très difficile de maintenir un facteur de charge élevé. De toute façon, c'est à peu près le niveau enregistré pour le train à long parcours.

Les trains à court parcours, pour lesquels il n'est pas nécessaire de faire des réservations, ont des facteurs de charge beaucoup moins élevés, ce qui est normal. Nous ne pouvons pas déterminer le nombre de places à prévoir avec autant de précision que dans le cas des trains pour lesquels des réservations doivent être faites. Dans le cas des trains qui fonctionnent selon le système des réservations, nous connaissons le nombre exact de personnes qui vont monter à bord. S'il y a trop de gens, certaines personnes resteront debout. S'il y a trop peu de personnes, on peut supprimer un wagon. Dans le cas des trains pour lesquels il n'y a pas de réservations, on doit se fier aux habitudes des voyageurs et aux chiffres des gens enregistrés. Il y a donc certaines constantes sur lesquelles nous alignons le service.

D'autre part, dans le cas de ces trains, les gens montent et descendent à leur guise, tandis qu'avec le service sur réservation, nous pouvons faire certaines opérations. Il est plus difficile de maintenir un facteur de charge élevé. Pour ce qui est du corridor du nord-est, le facteur de charge ne dépasse de beaucoup les 40 p. 100.

**M. Angus:** Ce qui est bien pire que ce que nous avons sur certaines de nos lignes ici.

**Le président:** Avez-vous un système de réservation informatisé, semblable à celui des compagnies aériennes?

**M. Gardner:** Nous avons un système de réservation fort complexe, appelé *Arrow*. Il est complexe, compte tenu du nombre élevé de modèles et du genre de produits que nous avons à vendre. En plus de sièges, nous proposons des chambrettes, des lits-salons, des voitures-coachs d'été, des . . .

**Le président:** Mais il est possible de faire ces réservations à l'avance, n'est-ce pas?



[Text]

**Mr. Gardner:** You can, yes. We have three reservation sales offices located throughout the country, Philadelphia, Los Angeles, and Chicago. All calls to our 800-USA-RAIL number go to one of those reservations offices. You can make a reservation over the phone, then pick up your ticket either at the station or through virtually any travel agent in the country. We have further tied in, at considerable effort, our reservation system to the airline reservation systems, which travel agents use to book and write tickets.

**Mr. Angus:** Can you reserve your seat, as well as a seat?

**Mr. Gardner:** No, we do not reserve specific seats. I would like to do that.

**Mr. Angus:** We have the cattle line-ups too.

**Mr. Gardner:** That is right.

**Mr. Angus:** It is a weakness in our system.

**The Chairman:** It is a weakness in ours too. That was why I was wondering.

Your 70-30 is your revenue: 70 from passengers, 30 from revenue enhancement. Just in terms of the corridor versus your reserve transcontinental trains, can you give us a rough figure there, not of your revenue but your passengers?

**Mr. Gardner:** Slightly over half of our passengers, if you just count noses, ride in the northeast corridor.

• 1240

**The Chairman:** And there is 50% on the ones going across the country?

**Mr. Gardner:** Yes, that is right.

**The Chairman:** That is interesting.

**Mr. Gardner:** Less than half of our revenues come from the corridor—close to it, about 46%.

**The Chairman:** But your transcontinentals are 50% of your passengers?

**Mr. Gardner:** Not just transcontinentals. We have some short-distance trains elsewhere in the country, but that is right.

**Mr. Crosby (Halifax West):** Mr. Gardner, welcome to Ottawa. I will not ask how you arrived here.

I want to ask you about cost recovery and your experience over the last decade, but before that, I am not sure I understand the regulatory aspect. I know you are under the control of the Interstate Commerce Commission and the Federal Railroad Administration—if I have the correct names—and your ultimate authority is Congress. What sort of mandate do you have? Can you

[Translation]

**M. Gardner:** Oui. Nous avons trois bureaux de réservation: un à Philadelphie, un à Los Angeles et un à Chicago. Les personnes qui composent le 800-USA-RAIL voient leur appel acheminé à l'un de ces trois bureaux de réservation. Vous pouvez faire une réservation par téléphone, puis récupérer votre billet soit à la gare, soit auprès de n'importe quelle agence de voyages, ou presque. D'autre part, nous avons déployé des efforts considérables pour lier notre système de réservation aux systèmes de réservation des compagnies aériennes, que les agences de voyages utilisent pour faire des réservations et faire imprimer des billets.

**M. Angus:** Lorsque vous réservez une place, pouvez-vous réserver un siège bien précis?

**M. Gardner:** Non. Mais j'aimerais bien que nous puissions offrir cette possibilité aux voyageurs.

**M. Angus:** Il nous arrive aussi de devoir faire la queue.

**M. Gardner:** C'est exact.

**M. Angus:** C'est une faiblesse de notre système.

**Le président:** C'est également une faiblesse du nôtre. C'est pourquoi je me posais la question.

Dans votre rapport 70-30, les 70 correspondent aux voyageurs, et les 30 à la mise en valeur. Pourriez-vous nous donner un chiffre global, non pas pour vos recettes, mais pour le nombre de voyageurs utilisant le service assuré le long du corridor, par opposition aux trains transcontinentaux avec réservations?

**M. Gardner:** Un peu plus de la moitié de nos voyageurs utilisent le service que nous assurons dans le couloir du nord-est.

**Le président:** Et 50 p. 100 empruntent les autres trains?

**M. Gardner:** Oui, effectivement.

**Le président:** C'est intéressant.

**M. Gardner:** Le corridor nous rapporte moins de la moitié de nos recettes, environ 46 p. 100.

**Le président:** Mais 50 p. 100 de vos voyageurs empruntent les trains transcontinentaux?

**M. Gardner:** Pas uniquement, car nos trains parcourent ailleurs dans le pays de petites distances aussi, mais vous avez raison.

**M. Crosby (Halifax-Ouest):** Je voudrais vous souhaiter la bienvenue à Ottawa, monsieur Gardner, mais je m'abstiendrai de vous demander comment vous êtes arrivé ici.

Je voudrais vous parler du recouvrement des frais engagés et de votre expérience au cours des 10 dernières années, mais auparavant, je ne suis pas sûr de bien comprendre le cadre réglementaire dans lequel vous opérez. Je sais que vous êtes assujettis à la *Interstate Commerce Commission* et à la *Federal Railroad Administration*—si c'est bien ainsi qu'elles se nomment—

**[Texte]**

operate anywhere you want at any time you want, or are you under strict restrictions with respect to maintenance of existing lines and schedules?

**Mr. Gardner:** We have by statute what is called the "basic system" that we are required to operate over. Essentially that is defined by major end-point cities, and in some instances it specifies a major mid-point—one or more mid-point cities—so that there is a route network that we are required to operate. Frequency is not specified in the statute. We do have flexibility of operating daily—

**Mr. Crosby:** This means, for example, you can run more trains to Florida in the winter season?

**Mr. Gardner:** If we wish, yes. That is right.

**Mr. Crosby:** And New York and Boston at busy times of the year?

**Mr. Gardner:** That is right. We can add frequencies and we do, particularly in the northeast corridor, but elsewhere as well sometimes.

**Mr. Crosby:** Just in general terms, would you say that you have a sufficient degree of flexibility, or do you consider that you are substantially restrained?

**Mr. Gardner:** Yes, we do. We can add services at our discretion and as a matter of internal policy. We have only done that when we think it is going to be a profitable service. But those services that we add, we can then take away at our discretion. What we cannot do is take away the "base system" trains at our discretion unless we certify to Congress that the funding level that we have received is not adequate to support that system. And then we have the discretion to make cuts according to the order of economic performance of our trains.

**The Chairman:** Without public hearings?

**Mr. Gardner:** I think for that we require public hearings. We have not actually gone through that process, but... I think we did once.

**Mr. Crosby:** You have an impressive record of cost recovery over the last decade, as I understood your presentation, rising from a base level of 50% up to 72%. And I guess that in 1988 and 1989 you are looking forward to a further increase in the percentage. You obviously have a goal of total cost recovery over whatever timeframe. Just looking back over the past decade, there are a number of factors that can enhance cost recovery, economizing by reducing services, or eliminating unnecessary expenditures. You can increase productivity, increase passenger fares, you can increase passenger load. Just in a general way, how can you describe your performance over the last decade? Where did you concentrate in terms of increasing your revenues and your cost recovery?

**[Traduction]**

et que vous rendez compte en dernière analyse au Congrès. Quel est votre mandat? Pouvez-vous aller où vous voulez, quand vous le voulez, ou êtes-vous soumis à des règles très strictes portant sur le maintien des lignes existantes et sur les horaires?

**M. Gardner:** La loi nous oblige à suivre ce qu'on appelle un «système de base». Ce système nous oblige à assurer la liaison entre les principales villes limites, et dans certains cas, à desservir certaines villes situées en milieu de parcours, si bien que nous sommes effectivement tenus à assurer certaines liaisons. La loi ne précise pas, en revanche, à quelle fréquence nous devons assurer ces liaisons. Nous pouvons assurer chaque jour. . .

**M. Crosby:** Vous pouvez, par exemple, augmenter le nombre de trains allant en Floride l'hiver?

**M. Gardner:** Si nous le désirons, oui. Vous avez raison.

**M. Crosby:** Et la même chose vaut pour New York et Boston en périodes de pointe?

**M. Gardner:** Oui, nous pouvons augmenter le nombre de trains comme nous le voulons, et c'est ce que nous faisons, en particulier le long du corridor du nord-est, mais ailleurs également parfois.

**M. Crosby:** En règle générale, estimez-vous que la loi vous accorde suffisamment de souplesse ou, au contraire, que vous devez suivre des règles très strictes?

**M. Gardner:** Oui, nous pouvons augmenter les services que nous offrons lorsque nous le voulons, et nous ne le faisons que lorsque nous estimons que ce service sera rentable. Nous pouvons aussi supprimer les services que nous avons ajoutés lorsque nous le voulons également. En revanche, le «réseau de base» ne peut être modifié, à moins que nous ne puissions prouver au Congrès que les subventions que nous recevions ne suffisent pas à assurer les services offerts. Et nous avons aussi le loisir de diminuer les services si nos trains ne sont pas rentables.

**Le président:** Sans tenir d'audiences publiques.

**M. Gardner:** Je crois que dans ce cas-là, des audiences publiques doivent être tenues. Nous ne l'avons encore jamais fait, mais. . . Je crois que nous l'avons fait une fois.

**M. Crosby:** Au cours des 10 dernières années, vous avez réussi à augmenter de façon considérable le pourcentage de recouvrement de vos frais, puisque ce pourcentage est passé de 50 à 72 p. 100, si j'ai bien compris ce que vous nous avez dit. Et je suppose que ce pourcentage devait augmenter en 1988-1989. Vous avez manifestement l'intention de rentrer totalement dans vos frais à un moment donné. Si l'on examine ces 10 dernières années, on peut dire qu'un certain nombre de facteurs peuvent améliorer ce taux de recouvrement; on peut, par exemple, réaliser des économies en réduisant les services, on peut éliminer des dépenses inutiles, on peut augmenter la productivité, relever des tarifs, augmenter le nombre de voyageurs. Quelle a été votre performance au cours des 10 dernières années? Comment avez-vous réussi à augmenter vos recettes et à relever le taux de recouvrement de vos frais?



[Text]

**Mr. Gardner:** That is the key issue. I think it is important to recognize that we have improved this cost recovery ratio, not through cost reductions—in fact, our costs have risen over the past decade at about 4% to 5% per year—but rather through a much more rapid rate of revenue increase. Our revenues have gone up at a compound rate of about 10% per year. Our revenues have increased about twice as fast as our costs, and it is that which has driven our cost recovery ratio up. In that connection I think one of the most significant tools we have had, or lack of restraints we have enjoyed—since you asked about the regulatory environment—is that we have not had any regulations over our marketing, and that includes pricing.

We have priced at our discretion entirely like any company would in the marketplace. We have been able to respond to shifts in market demand. We have been able to respond to fare initiatives of our competitors. We have raised prices where we felt we could and should, in order to maximize our revenue. We have lowered prices where we felt that was necessary to maximize our revenue. But we have been able essentially to respond to the marketplace, to take whatever demand situation we saw there—not only in the market as a whole, but in the various segments that we were able to identify in the market—and set different prices for those segments to maximize the revenue potential of that market. That, plus a number of other marketing things we have done—improving our distribution system, improving the product, improving our advertising, promotion, and so forth—has driven up this revenue in spite of the fact our actual seat-mile inventory has been almost flat during the past decade. I think it is that control of the seat-mile inventory that has enabled us to control, although not reduce, costs, combined with all the things we have done to add market value to our product that has given us the cost recovery improvement we have seen.

• 1245

**Mr. Crosby:** You are responding to the realities of passenger transportation in the United States, as I understand you. You indicated that your other sources of revenue beyond passenger revenues—that is for tickets and other services—is approximately 30%. This is an area of interest to all of us, I am sure. Can you kind of review that whole area? Let me tell you what I have in mind. You mentioned some specifics like lease of real estate and I suppose business ventures. You mention commuter lines and involvement with commuter services. Do you make any special deals with states, or municipalities, or tourist groups? Do you run any special trains to the Rocky Mountains or to Florida? How do you take advantage of those possibilities?

**Mr. Gardner:** There is great demand for special trains, by tour groups, by park services, and so forth. We have a tradition of carrying school safety patrols each year to

[Translation]

**M. Gardner:** C'est là l'élément clé. Je crois qu'il est important de savoir que nous avons réussi à relever ce taux de recouvrement, non pas en réduisant nos frais, car, en fait, ils ont augmenté de 4 à 5 p. 100 par an au cours des 10 dernières années, mais en augmentant plus rapidement nos recettes. Ces dernières ont augmenté à un taux cumulatif d'environ 10 p. 100 par an. Nos recettes ont progressé deux fois plus rapidement que nos dépenses, et c'est ce qui explique le relèvement de notre taux de recouvrement. À cet égard, je crois qu'un des moyens les plus importants dont nous allons disposer, ou d'absence de restrictions, puisque vous m'avez posé une question à propos de notre cadre législatif, c'est que la commercialisation de nos produits, dont nos tarifs, n'est absolument pas réglementée.

Nous avons établi nos tarifs comme n'importe quelle autre compagnie l'aurait fait. Nous avons pu répondre aux fluctuations de la demande. Nous avons pu rivaliser, sur le plan des tarifs, avec nos concurrents. Nous avons relevé ces tarifs lorsque nous avons estimé que nous pouvions le faire et que nous devrions le faire, en vue d'augmenter nos recettes. Nous avons également abaissé nos tarifs lorsque nous avons jugé nécessaire de le faire dans le but d'augmenter nos recettes. Mais grosso modo, nous avons pu répondre à ce qui se passait sur le marché, répondre à la demande du marché, mais aussi des différentes composantes de ce marché, et fixer des prix différents pour que nous puissions en profiter pleinement. Nous avons également amélioré notre système de distribution, notre produit, nos annonces publicitaires, nous avons lancé une campagne de promotion, notamment, et tous ces facteurs ont eu pour effet d'augmenter nos recettes bien que nos sièges-milles soient restés à peu près les mêmes au cours de ces 10 dernières années. Je crois que c'est le maintien de ces sièges-milles qui nous a permis de maîtriser nos coûts, bien que nous ne les ayons pas réduits. À cela il faut ajouter tout ce que nous avons fait pour améliorer la valeur marchande de notre produit et ce sont tous ces éléments qui nous ont permis d'améliorer notre taux de recouvrement.

**M. Crosby:** Si je vous comprends bien, vous répondez à la demande qui existe aux États-Unis. Vous avez dit que vos autres sources de revenu, mis à part le prix des billets et autres services, représentent environ 30 p. 100 de l'ensemble de vos revenus. Cela nous intéresse tous ici, j'en suis sûr. Pourriez-vous nous en parler? Je vais vous dire ce à quoi je pense. Vous avez évoqué tout à l'heure les baux immobiliers mais je suppose que vous participez à d'autres entreprises. Vous avez parlé des lignes de banlieue et de services connexes. Avez-vous signé des ententes spéciales avec les états, les municipalités, ou les groupes de touristes? Avez-vous des trains spéciaux qui vont dans les montagnes Rocheuses ou en Floride? Tirez-vous parti de ces possibilités?

**M. Gardner:** Les trains spéciaux sont très demandés par les groupes de touristes, par les parcs, etc. La tradition veut que nous transportions chaque année les patrouilles

[Texte]

Washington in the spring. When we have the equipment available we are happy to respond to those special train requests. What we have found the last couple of years, however, is our main problem as a company serving the public is a shortage of equipment. As I indicated, we have built ridership and revenue on a fairly flat inventory, and we are now at the point where that inventory is pretty fully utilized and our ability to respond to requests for special train movements is very limited.

**Mr. Crosby:** Do you receive any direct subsidization from any municipalities or state governments?

**Mr. Gardner:** We do from states. There is a provision in our statute which permits us to operate what is called, after the section of the statute, 403(b) service. This is when a state requests intra-state train service—inter-city but intra-state train service—and is willing to contribute according to a formula. That in effect has the result of a shared federal and state subsidy. In other words, the state will pay about 65% of the losses of that service. That means the rest of the loss is picked up essentially by our federal subsidy.

**Mr. Crosby:** Another point I would like to touch on is the coverage Amtrak provides in the United States of America, taking the area as a territorial mass and comparing it to Canada. As you know, we have a relatively narrow corridor in terms of density of population, whereas the United States extends in terms of population to the north, west, east, and south. Can you give us any word picture of Amtrak's national coverage?

**Mr. Gardner:** It is a national coverage. Out of the 48 continental contiguous states that we could serve, we serve all but 4. We serve virtually every city of the top—the most populous 50 cities.

**Mr. Crosby:** It is fair to say that you can get around the United States by train.

**Mr. Gardner:** You might have to do it circuitously in some instances, but you can.

**Mr. Crosby:** Just one question on the union involved. You mentioned 20,000 employees. Have the unions played any role in your cost recovery goals? Have you had negotiations that relate to restrictions on incomes and so forth?

**The Chairman:** Work rules—do you have any there?

**Mr. Crosby:** Well, yes, the whole idea—

**Mr. Gardner:** They certainly have.

**Mr. Crosby:** I think railroad feather-bedding is the term.

**Mr. Gardner:** One of the key things for us has been the ability to strike our own deals with the unions. There are a couple of clear examples of that. One is when we negotiated, I believe in 1982, when we were under very strong pressure to cut our costs, a suspension of the 12%

[Traduction]

de sécurité scolaire à Washington au printemps. Si nous avons le matériel voulu, nous accédons avec plaisir à ces demandes. Cependant, au cours des deux dernières années, nous avons constaté que nous manquions de matériel, et c'est là notre principal problème. Comme je l'ai dit, le nombre de passagers a augmenté de même que nos revenus et cela, sans que nous augmentions notre matériel. Ce dernier est utilisé à pleine capacité ou presque et nous avons du mal à répondre aux demandes de trains spéciaux.

**M. Crosby:** Les municipalités ou les états vous versent-ils des subventions directes?

**M. Gardner:** Les états, oui. Notre loi organique nous permet d'assurer ce qu'on appelle un service en vertu de l'alinéa 403b), baptisé du nom de l'article de la loi. Nous l'assurons lorsqu'un état demande que des services ferroviaires à l'intérieur de l'état soient assurés—un service interurbain mais à l'intérieur de l'état—et qu'il est disposé à subventionner ce service selon une formule donnée. Dans ce cas-là, la source de la subvention est double: le gouvernement fédéral et celui de l'État. Autrement dit, l'état éponge environ 65 p. 100 des pertes subies et notre subvention fédérale éponge le reste.

**M. Crosby:** Je voudrais également parler de la couverture assurée par Amtrak aux États-Unis, et qu'on la compare à celle du Canada. Comme vous le savez, notre population réside le long d'un corridor relativement étroit alors que celle des États-Unis s'étend au nord, à l'ouest, à l'est et au sud. Pouvez-vous nous dire si Amtrak couvre l'ensemble du territoire américain?

**M. Gardner:** Oui, puisque nous desservons 44 états sur les 48 états continentaux que comptent les États-Unis. Nous desservons toutes les grandes villes, les 50 villes les plus peuplées.

**M. Crosby:** Peut-on circuler un peu partout aux États-Unis en train?

**M. Gardner:** Il faudrait peut-être que vous empruntiez certains circuits dans certains cas, mais c'est possible.

**M. Crosby:** Je voudrais vous poser une question à propos du syndicat. Vous avez dit qu'Amtrak comptait 20,000 employés. Les syndicats ont-ils participé à vos objectifs de recouvrement des coûts? Avez-vous négocié des diminutions de salaires, par exemple?

**Le président:** Existe-t-il des règles concernant l'exécution du travail?

**M. Crosby:** Oui, tout ce qui porte. . .

**M. Gardner:** Absolument.

**M. Crosby:** Je crois qu'on parle de maintien d'emplois fictifs.

**M. Gardner:** Ce qui est important, c'est que nous avons réussi à nous entendre avec les syndicats. Je peux vous en donner deux exemples. En 1982, je crois, nous avons réussi à négocier, alors que nous devions absolument réduire nos coûts, une suspension de l'augmentation de



*[Text]*

increase that unions had won from other railroads. Conrail, which was under similar difficulties at the time, negotiated the same thing. They have since repaid that 12%, but we do not plan to. That does not mean there have not been increases since then. It was not a cut in pay but it was just that we did not participate in that 12% that the rest of the railroad had.

• 1250

We have been intent on negotiating improved work rules since we began and have been successful in a number of areas. There are a lot of work rules we would like to get that we have not yet got changed, but the most significant of those was that, again in 1982, we took over direct employment of the train and engine crews in the northeast corridor. These are the engineers and conductors.

At least in the United States, engineers and conductors are paid on what is called a dual basis of pay, a mileage basis. One hundred miles is considered a day's work. As a consequence of that, an engineer who drove a train from Washington to New York and back during the course of a day, spending nine hours on the job, was given four and a half days' pay. The freight railroads are still under that arrangement.

In 1982, because we took it over, we were able to say that it was a new contract and we were not bound by any previous contract and we would set our own rules under these circumstances. We were able to take over those crews on a strict hourly basis, and that was a great breakthrough for us. We have since taken over other train and engine crews throughout the country on that hourly basis.

Again, I believe we continue to be the only major railroad in the United States that has an hourly basis of pay rather than a mileage basis of pay. That alone has saved us well over \$30 million a year. It was a tough negotiation, but the willingness ultimately of the unions to go along with that has been a very significant factor in our improved economics.

**Mr. Benjamin:** Mr. Gardner, I know that you must have a lot of station property. Have you gone to any extent into multimodal terminals, where Amtrak, one or two bus companies, city transit, whatever, use the same terminal?

**Mr. Gardner:** That has always been something we have welcomed, but we have not made big efforts to achieve that. The number of instances where we actually have a full multimodal station are quite rare.

*[Translation]*

12 p. 100 que les syndicats avaient obtenue des autres compagnies de chemin de fer. La compagnie Conrail, qui éprouvait les mêmes difficultés à l'époque, a réussi à négocier la même entente. Cette compagnie a versé ces 12 p. 100 entre temps, mais nous n'avons pas l'intention de le faire, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il n'y a pas eu d'augmentation depuis. Nous n'avons pas baissé les salaires, nous n'avons tout simplement pas participé à la hausse de 12 p. 100 accordé par les autres chemins de fer.

Depuis le début, nous nous sommes efforcés de négocier de meilleures règles concernant l'exécution du travail, et avons réussi dans certains cas. Il en reste encore beaucoup que nous souhaiterions changer mais notre victoire la plus importante à cet égard remonte aussi à 1982 lorsque nous avons pris en main l'embauche des équipes de mécaniciens et de chefs de train travaillant sur le trajet du Nord-Est. Il s'agit là des mécaniciens et des chefs de train.

Aux États-Unis, ces derniers sont rémunérés selon un double barème, qui tient compte du nombre de milles. Selon ce régime, une centaine de milles correspond à une journée de travail. En conséquence, un mécanicien de locomotive qui a fait le trajet aller-retour de Washington à New York au cours d'une même journée de neuf heures de travail, reçoit une rémunération correspondant à quatre jours et demi de travail. Les équipes travaillant sur les trains de marchandise sont encore rémunérés de cette façon.

En 1982, lorsque nous avons pris en charge le recrutement des équipes, nous avons réussi à faire accepter qu'il s'agissait là d'un nouveau contrat et que nous n'étions donc pas tenus de respecter un contrat antérieur, et nous avons établi nos propres règlements. Nous avons adopté un régime de rémunération à taux horaire, ce qui a été une grande victoire pour nous. Depuis lors, nous avons réussi à faire adopter le même régime ailleurs un peu partout au pays.

Je crois cependant que nous demeurons le seul grand chemin de fer aux États-Unis qui rémunère ses employés selon un taux horaire plutôt que selon le nombre de milles parcourus par jour. Cela seul nous épargne beaucoup plus de 30 millions de dollars par année. Les négociations ont été difficiles, mais la bonne volonté manifestée par les syndicats a contribué de façon non négligeable à l'amélioration de notre rendement économique.

**M. Benjamin:** Monsieur Gardner, je sais que vous possédez beaucoup de terrain autour des gares. Vous êtes-vous lancé dans la construction de gares multimodales, du genre que partageraient la compagnie Amtrak et une ou deux compagnies d'autobus de ville ou d'autocars?

**M. Gardner:** Nous avons toujours été très favorables à cela, mais n'avons pas déployé beaucoup d'efforts pour y arriver. Nous comptons donc un très petit nombre de gares pleinement multimodales.

[Texte]

In Washington, for instance, the subway system comes to Union Station. That is where our trains are. A lot of local buses come there, but the inner-city buses do not. We have made special arrangements to have connections between Greyhound buses and our terminals at particular points along our system in order to extend our market reach, but aside from that. . . In other words, we will arrange with Greyhound or another bus company to have a scheduled bus service come to our station at the time our train will be coming through to make a good connection, and we will ticket the entire trip, the bus and train trips together. We call that Amtrak Thruway Service. But I cannot think of any instances where we actually house our service in the same building as the bus company service.

**Mr. Benjamin:** I take it that your electrified lines are only in the northeast corridor.

**Mr. Gardner:** That is right. We are electrified only in the northeast corridor.

If I could return to the previous point, there are also a couple of instances where we stop at airports. That is a great idea, although we have not found we have got much traffic either to or from the airport. I think that is because people seem to continue to prefer parking their cars at the airport. It just has not worked out the way we had hoped.

**Mr. Benjamin:** No, no. It is crazy.

**Mr. Gardner:** So those have in effect served as very successful suburban stations, but simply because they are suburban stations, not because there is an airport connection.

**Mr. Benjamin:** On these electrified lines, was that electricity in place when you took over the northeast corridor?

**Mr. Gardner:** Yes, because the south of New York, or south of New Haven actually, was electrified. We had a lot of refurbishing to do to bring it up to standard.

**Mr. Benjamin:** So you had a 25,000- or 50,000-volt overhead catenary?

**Mr. Gardner:** I am not sure what the voltage is. It is 60 hertz, if that helps.

**Mr. Benjamin:** But have you extended the electrified line?

**Mr. Gardner:** No, we have not. We would like to. We would like to extend it from New Haven to Boston. That is about a \$300-million project.

**Mr. Benjamin:** I take it that on that electrified line you can also run diesel locomotives.

**Mr. Gardner:** You can. We do not.

[Traduction]

A Washington, par exemple, le métro se rend jusqu'à la gare Union, où arrivent nos trains. Beaucoup d'autocars locaux y viennent aussi, mais pas les autobus de la ville. Nous avons pris des dispositions spéciales afin qu'il y ait des correspondances entre les services d'autocars Greyhound et ceux de nos trains dans certaines gares de notre réseau pour étendre davantage notre marché, mais à part cela. . . Autrement dit, nous nous arrangeons avec la compagnie Greyhound ou une autre entreprise d'autocars afin que l'autocar desserve notre gare à une heure appropriée et que les passagers de notre train puissent avoir une correspondance, et nous nous occupent de la billetterie globale, c'est-à-dire de la partie du voyage en train de la partie du voyage en autocar. Nous appelons cela le Amtrak Thruway Service. Toutefois, je crois que nous n'avons pas d'installations communes pour nos trains et les autocars.

**M. Benjamin:** Si j'ai bien compris, votre service électrifié se limite au corridor du Nord-Est.

**M. Gardner:** C'est exact. Seul le corridor du Nord-Est est électrifié.

Si vous me permettez de revenir à votre question précédente, il y a aussi quelques cas où nous nous rendons aux aéroports. C'est une très bonne idée, bien que nous n'ayons pas encore remarqué une grande fréquentation des services ferroviaires menant à un aéroport ou en revenant. Je crois que cela tient au fait que les gens semblent préférer garer leur voiture à l'aéroport même. Nous n'avons pas obtenu les succès escomptés à cet égard.

**M. Benjamin:** Non, non. C'est insensé.

**M. Gardner:** Ces installations ont cependant obtenus un grand succès comme gare-banlieue, mais pas comme correspondance vers l'aéroport.

**M. Benjamin:** Votre chemin de fer électrifié existait-il déjà lorsque vous avez acquis le corridor du Nord-Est?

**M. Gardner:** Oui, car le sud de New York, ou plutôt le sud de New Haven disposait déjà d'un corridor électrifié. Il a toutefois fallu le moderniser.

**M. Benjamin:** Il s'agissait donc d'un chemin de fer électrié à caténaire de 25,000 volts ou de 50,000 volts, c'est bien cela?

**M. Gardner:** Je ne suis pas sûr de la tension. Je crois qu'elle est de 60 hertz, si cela peut vous être utile.

**M. Benjamin:** Avez-vous étendu ce corridor électrifié?

**M. Gardner:** Non, nous aimerions cependant le faire afin qu'il s'étende de New Haven jusqu'à Boston. Cela représente des débours de quelque 300 millions de dollars.

**M. Benjamin:** Je crois savoir qu'on peut aussi utiliser une locomotive diesel sur les tronçons de chemin de fer électrifiés.

**M. Gardner:** Oui, mais nous ne le faisons pas.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Could you give us a contrast in operating efficiencies and costs of electric versus diesel?

• 1255

**Mr. Gardner:** I do not have figures. It is far more efficient to operate with electricity. I know that. The main thing for us is the marketing advantages you get from it, because you can operate much faster service on electric power. You get better acceleration, much more power into the engine. You can operate with one locomotive rather than two on a number of trains for comparable speed.

We have been very successful in penetrating the Washington-to-New York market. We have over a third of the air-rail market between those two end-point cities. If you count the major cities in between, we have 70% of that market. I think it is because we have good speeds and fast schedules there, which are heavily dependent on electrification.

Between New York and Boston, an even bigger market, we are not nearly as effective a player. In my judgment, and that of many others, it is because it is not electrified track. We are not able to have the speeds we need to be competitive in essentially a business market. It is one of our objectives in the long run to electrify that track. It is particularly important on that track because it curves a lot. Once you have curves, unless you have strong acceleration power, you just cannot have a good schedule.

**Mr. Benjamin:** Up here we have paid out more money for refurbishing old equipment than the new equipment would have cost. What was the situation with Amtrak the day it started up? Did you have to refurbish equipment, and did you refurbish all of it?

**Mr. Gardner:** Right.

**Mr. Benjamin:** At the same, did you start acquiring new equipment?

**Mr. Gardner:** Yes. The deal under our statute was that a railroad that was operating freight and passenger service could get out of the passenger service if they paid Amtrak something like half of their losses for the preceding year. They could pay that either in cash or in equipment; and most of them paid in equipment. This equipment was in terrible shape. It had not been kept up over the past couple of decades because it was not a profitable service and it could not repay the investment. This is what we inherited from the freight railroads when we began.

[Translation]

**M. Benjamin:** Pouvez-vous nous donner une idée des coûts comparés et de l'efficacité respective du chemin de fer électrifié et du chemin de fer avec locomotive diesel?

**M. Gardner:** Je n'ai pas de chiffres. Cependant, je sais qu'il est beaucoup plus efficace de fonctionner à l'électricité. Ce qui compte le plus pour nous, ce sont les avantages que nous en tirons sur le plan de la commercialisation, car un service électrifié est beaucoup plus rapide. On a une meilleure accélération et le moteur est beaucoup plus puissant. En outre, sur un certain nombre de trains, on peut utiliser une locomotive plutôt que deux pour atteindre les mêmes vitesses.

Nous avons eu beaucoup de succès sur le marché de Washington à New York. Notre part représente plus du tiers des déplacements en avion et en train entre ces deux villes. Si l'on compte aussi les principales villes situées entre ces deux points, alors notre part du marché est de 70 p. 100. Je crois que cela tient au fait que nous atteignons des vitesses élevées et avons de bons horaires, en grande partie grâce à l'électrification.

Dans la région située entre New York et Boston, ce qui constitue un marché encore plus grand, nous sommes cependant pas aussi efficaces. À mon avis, et selon l'avis de beaucoup d'autres, cela tient au fait que le chemin de fer n'est pas électrifié. Nous ne pouvons donc pas atteindre les vitesses voulues pour être compétitifs la clientèle étant essentiellement composée de gens d'affaires. L'électrification de ce trajet est donc l'un de nos objectifs à long terme. C'est particulièrement important sur ce tronçon à cause de son très grand nombre de courbes. Lorsqu'on a des courbes, à moins que le moteur de la locomotive n'ait une forte puissance d'accélération, il est impossible d'avoir un horaire convenable.

**M. Benjamin:** Ici, nous avons accordé davantage d'argent pour la remise en état de vieux matériel qu'il ne nous en aurait coûté pour en acheter du neuf. Quelle était la situation à Amtrak le jour où vous avez commencé? Avez-vous dû remettre en état le matériel dont vous avez hérité, et l'avez-vous fait dans tous les cas?

**M. Gardner:** Oui.

**M. Benjamin:** Au même moment, avez-vous aussi acheter du matériel neuf?

**M. Gardner:** Oui. La loi prévoyait qu'un chemin de fer qui faisait le transport des marchandises et des voyageurs pouvait abandonner le service voyageurs s'il payait à Amtrak l'équivalent de la moitié de ses pertes de l'année précédente. Ce paiement pouvait être en espèces ou en matériel; or la plupart des compagnies ont remis du matériel. Il était dans un état affreux. Il n'avait pas été entretenu au cours des deux dernières décennies parce que le service n'était pas rentable et n'aurait donc pas pu rembourser l'investissement. C'est ce donc nous avons hérité des chemins de fer de marchandises lorsque nous avons commencé.

[Texte]

What we did since then was two things, both the things you mentioned. We bought a lot of new equipment, but we also took the best of the equipment we were given and refurbished it. That has actually been a very successful program for us, at a much smaller cost, less than \$500,000 a car. Between 1976 and 1982 we overhauled between 400 and 500 of these old cars. We totally stripped them on the inside, essentially broke them down just to their frame—and their frames were well constructed—and then rebuilt them.

A very important thing we did in the course of that was to provide head-end power capability, so by 1982 we no longer had any steam equipment, which is far more expensive to maintain, far more tricky to operate, and far less reliable. One of the very important things that have enabled us to control at least our maintenance costs has been the fact that we do not have steam equipment.

**Mr. Benjamin:** I have always felt particularly the rail passenger and the bus industries should be scratching one another's back to get people out of cars and out of airports. The experience up here is that they are not. Yet both of them are hurting. Do you have any kind of system...? I noticed you mentioned to Mr. Crosby you had some co-ordinated schedules with the bus, with Greyhound.

**Mr. Gardner:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Is the bus industry willing to co-operate in extending that co-ordinating of schedules, inter-line ticketing, baggage, a host of things where you could—

**Mr. Gardner:** It certainly appears to. What we need to look for, and have been looking for and often finding, is points of mutual advantage, where they see a market they can profitably serve by bringing people to us and we see potential that we can increase our ridership from it. At this point we are actually constrained less by the willingness of both sides to reach these agreements than by the sheer volume of the possibilities and the limits of our reservation system, which is now almost fully used up. There is a limited amount of space you have in this thing. It is an enormous amount, but it is at the point now where to add further interconnections with buses is something we cannot do. So we are having to put that on hold while we get more computer capacity, basically. That is something that has appeared to be successful for both of us. But again, it is something we only do when the bus company feels they have market there.

• 1300

**Mr. Benjamin:** Every year we have this north-south migration of birds, and then there is one for snowbirds—

[Traduction]

Nous avons donc fait les deux choses que vous avez mentionnées. Nous avons acheté beaucoup de matériel neuf, mais nous avons aussi conservé le meilleur du vieux matériel et l'avons remis en état. Ce programme a d'ailleurs été un très grand succès car il nous a coûté beaucoup moins que l'achat, moins de 500,000\$ par voiture révisée. Entre 1976 et 1982, nous avons ainsi remis en état de 400 à 500 de ces vieux wagons. Nous les avons tout à fait vidés, ne laissant que leur carcasse, d'ailleurs très bien construites, et les avons refaits à l'intérieur.

Nous avons profité de l'occasion pour faire quelque chose de très important, la conversion des locomotives à l'électricité, de telle sorte qu'en 1982, nous n'avions plus de moteur à vapeur; ces derniers sont beaucoup plus coûteux à entretenir, beaucoup plus compliqués à faire fonctionner et beaucoup moins fiables. L'élimination du matériel fonctionnant à la vapeur a très largement contribuer à limiter nos coûts d'entretien.

**M. Benjamin:** J'ai toujours estimé que les services ferroviaires de transport de passagers et l'industrie du transport par autocar devraient faire cause commune pour attirer la clientèle aux dépens de l'automobile et de l'avion. Ici, les choses ne se sont pas passées ainsi, et ces deux modes de transports ont en difficultés. Avez-vous une méthode quelconque chez vous? Dans votre réponse à M. Crosby, vous avez parlé de la coordination de certains de vos horaires avec ceux des autocars, par exemple ceux de la compagnie Greyhound?

**M. Gardner:** Oui.

**M. Benjamin:** Est-ce que l'industrie du transport par autocar est disposée à collaborer davantage à cet égard, c'est-à-dire à coordonner les horaires, la billetterie, l'enregistrement des bagages, toute une série de choses où l'on pourrait...

**M. Gardner:** Ça semble bien le cas. Ce qu'il nous faut rechercher, et avons souvent trouvé, ce sont les avantages communs à tirer d'un marché, où l'autocar peut nous amener des gens et augmenter le nombre de nos passagers. Pour le moment, si nos initiatives sont limitées à cet égard, ce n'est pas faute de bonne volonté de part et d'autre, mais bien en raison la quantité de combinaisons possibles et des limites de notre système de réservations, qui est presque saturé. Vous savez, l'espace est bien compté dans ce domaine. Il y en a énormément, mais nous en sommes au point où nous ne pouvons plus ajouter d'autres correspondances avec les services d'autocar. Nous devons donc reporter toute mesure de ce genre à plus tard en attendant d'obtenir plus de marge de manoeuvre sur notre ordinateur. Cela semble avoir été une réussite pour nous et pour eux. Encore une fois, nous ne le faisons que lorsque la compagnie d'autocars estime qu'il y a une demande.

**M. Benjamin:** Chaque année, il y a un phénomène d'immigration vers le sud, c'est-à-dire que des centaines



[Text]

hundreds of thousands of Canadians head for Florida and southern California and the Texas coast, etc. What is the market, or is there one, or are you developing one from Montreal to Florida or from Toronto southwards or southwest? Do you have a capacity now for me to load my car on a train in Montreal to go to Florida?

**Mr. Gardner:** I wish we did. As far north as we go with our auto-train is just south of Washington, northern Virginia. The auto carriers we have cannot get through the tunnels north of Washington, so that is where we are stopped. That location is the neck of the funnel that the entire northeast corridor goes through on its way to Florida. So we probably are not losing a whole lot of the market by not being able to go north. Anybody who is driving south can still save about 900 miles of his journey by getting on the auto-train. Certainly we are losing some. If we could actually start service as far north as even New York, but going up to Montreal. . .

**Mr. Benjamin:** What about Vancouver south? Do you have anything that goes along the coast to San Francisco?

**Mr. Gardner:** We have something that starts at Seattle and goes south. We used to have a train connecting Seattle and Vancouver, but that was one of the casualties of the budget cuts I talked about earlier.

**Mr. Benjamin:** For example, if I wanted to go from Montreal to Florida, could you set it all up for me with a really cheap car rental, special hotel rates, the whole package?

**Mr. Gardner:** Yes.

**The Chairman:** On the buses that Mr. Benjamin mentioned, not the inter-modal competition, I have a crazy question that the staff wants me to throw out. Do you consider the bus your main competitor? We know about 85% of our inter-city traffic is by cars and 7% and 7% is by air and bus.

**Mr. Gardner:** We do not. I think 10 years ago I might have given you a different answer. Certainly the buses regarded us as a very irritating competitor of theirs at that time. Since then the inter-city bus industry has gone through major changes. Since airline deregulation the airlines have been able to price themselves into the market that the buses at one time felt was theirs. As you know, Trailways and Greyhound merged, and a lot of scheduled inter-city bus service has simply gone away.

Today I think our relationship is very co-operative in the way I just described. We do not regard buses as our competitors. For short-distance trips the automobile is

[Translation]

de milliers de Canadiens partent pour la Floride, le sud de la Californie, le Texas, etc. Quelle est la clientèle? En existe-t-il une, ou encore êtes-vous en train de développer une clientèle pour un parcours allant de Montréal à la Floride, ou de Toronto vers le sud ou le sud-ouest? Avez-vous actuellement la capacité nécessaire pour que je puisse charger ma voiture à bord d'un train à Montréal pour me rendre en Floride?

**M. Gardner:** J'aimerais bien que nous ayons cette capacité. Mais nous ne pouvons offrir le service rail-route que jusque dans le nord de la Virginie, soit juste au sud de Washington, car nos wagons qui transportent les automobiles ne peuvent traverser les tunnels au nord de Washington. Cet endroit est le goulot de l'entonnoir qu'emprunte tout le trafic du corridor nord-est pour aller vers la Floride. Notre incapacité d'aller plus au nord ne nous fait sans doute pas perdre une clientèle tellement considérable. Les automobilistes qui voyagent vers le sud peuvent quand même raccourcir leur trajet d'environ 900 milles en empruntant le service rail-route. Bien sûr, nous perdons une certaine clientèle. Si nous pouvions offrir le service plus au nord, même à partir de New York, mais de là à nous rendre jusqu'à Montréal. . .

**M. Benjamin:** Et à partir de Vancouver? Offrez-vous un service le long de la côte ouest jusqu'à San Francisco?

**M. Gardner:** Nous offrons un service vers le sud à partir de Seattle. Nous avons déjà eu une ligne reliant Seattle et Vancouver, mais cette ligne a dû être éliminée par suite des coupures budgétaires dont je vous ai parlé plus tôt.

**M. Benjamin:** Si je voulais par exemple me rendre de Montréal en Floride, pourriez-vous m'offrir un forfait très intéressant, c'est-à-dire avec tarif peu élevé de location d'auto, chambre d'hôtel à un prix spécial, etc.?

**M. Gardner:** Oui.

**Le président:** Le personnel veut que je vous pose une question un peu farfelue au sujet des autocars dont M. Benjamin a parlé. Considérez-vous l'autocar comme votre principal concurrent? Nous savons qu'environ 85 p. 100 de notre trafic interurbain se fait par automobile et 7 p. 100 par avion et par autocar.

**M. Gardner:** Nous ne considérons pas l'autocar comme notre principal concurrent. Il a dix ans, je vous aurais peut-être donné une réponse différente. A l'époque, les compagnies d'autocars nous considéraient comme un concurrent très agaçant. Depuis, le secteur des autobus interurbains a connu des changements majeurs. Grâce à la déréglementation, les lignes aériennes offrent désormais des tarifs leur permettant une percée sur un marché que les compagnies d'autobus considéraient comme leur chasse gardée jusqu'à présent. Comme vous le savez, Trailways et Greyhound ont fusionné, et une grande partie du service d'autobus interurbain a tout simplement disparue.

Aujourd'hui, je pense qu'il y a beaucoup de collaboration dans nos rapports avec les compagnies d'autobus comme je viens de le décrire. Nous ne

## [Texte]

clearly our major competitor; for long-distance trips the airlines are our major competitors.

**Mr. Wilbee (Delta):** Welcome to the meeting today. We really appreciate the words you have given to us. I just would like to talk a little bit about the future. What do you see as changes coming in passenger traffic in the next 10 years, say?

**Mr. Gardner:** I think the future of the travel industry in general, and transportation within that industry, is more and more toward market segmentation and toward tailoring products to particular refined market requirements that all the industry will be trying to sift through and figure out.

Our strength certainly is clearly in those areas where we have been able to achieve the greatest product distinction. Where all we have to offer is a once-a-day train that is not very fast, not very distinguished, basic transportation, we simply do not have much market strength. We may be the low-priced carrier, but we could lose that overnight because an airline will cut its prices. It is a very precarious marketing position.

On the other hand, in our long-distance trains when we offer things that no other mode does—like exposure to scenery, luxury on board, sort of a fun travel experience for people—then we appear to have great market strength.

• 1305

Where we offer, as we do in the northeast corridor, fast, frequent service, downtown-to-downtown—and again we distinguish between business and discretionary even there—we offer a particular kind of service, our Metroliner service for business travellers, and our conventional trains for discretionary travellers, in those instances we have been able to carve out distinctive market niches. We have been able to establish our product as different enough from the competition to get some marketing strength, and that means you do not necessarily have to price yourself just to meet the competition. You can set your own prices.

It means that you can advertise and communicate your product much more effectively. It means that you can distribute it and engage the interest of travel agencies, which is where travel is bought, at least in America, in the United States, much more effectively. You can get them selling your product rather than simply taking orders for it. That is going to be a key theme running through the next several years. I do not see a major change in our route system; by statute we have that route system, and we will have to continue with it. But I see

## [Traduction]

considérons pas les autobus comme nos concurrents. Pour les trajets courts, l'automobile est de toute évidence notre principal concurrent; pour les longs voyages, ce sont les lignes aériennes.

**M. Wilbee (Delta):** Bienvenue à notre séance d'aujourd'hui. Nous vous remercions de votre témoignage. Mais j'aimerais parler un peu de l'avenir. Quels changements envisagez-vous sur le plan du trafic voyageur au cours des dix prochaines années par exemple?

**M. Gardner:** Je pense que l'industrie du voyage en général, et le secteur des transports en particulier, se dirige de plus en plus vers la segmentation du marché et l'adaptation des produits à des besoins particuliers d'un marché raffiné si bien que toute l'industrie va tenter d'examiner et de comprendre.

Notre force se trouve certainement là où nous avons réussi à nous distinguer, sur le plan des produits que nous offrons. Là où nous ne pouvons offrir qu'un seul train par jour et qui n'est pas très rapide, un service qui ne se distingue pas tellement, un service de transport de base, nous n'avons tout simplement pas une grande force sur le marché. Nous sommes peut-être un transporteur à bon marché, mais nous pourrions perdre notre clientèle du jour au lendemain si une ligne aérienne réduisait ses prix. Il s'agit donc d'une position très précaire.

D'un autre côté, sur nos longs trajets lorsque nous offrons ce qu'aucun autre mode de transport n'offre—par exemple la possibilité d'admirer le paysage, le luxe à bord, une expérience de voyage agréable pour les gens—alors notre position est beaucoup plus forte.

Lorsque nous offrons, comme nous le faisons dans le corridor nord-est, un service rapide, fréquent, d'un centre-ville à l'autre—et encore une fois même là nous faisons une distinction entre les voyages d'affaires et les autres—nous offrons un type particulier de service: notre service *Metroliner* pour les gens d'affaires, et nos trains conventionnels pour les autres voyageurs, ce qui fait que nous avons réussi à nous adapter aux différentes exigences du marché. En offrant un produit suffisamment différent que celui qu'offre la concurrence, nous avons renforcé notre position sur le marché, ce qui signifie que nous ne sommes pas nécessairement obligés d'établir nos prix en fonction de la concurrence. Nous pouvons établir nos propres prix.

Cela signifie que nous pouvons faire de la publicité et vendre notre produit de façon beaucoup plus efficace. Cela signifie que nous pouvons distribuer notre produit beaucoup plus efficacement et éveiller l'intérêt des agences de voyages, puisque c'est dans ces agences que les gens achètent des voyages, du moins en Amérique, aux États-Unis. Ces agences peuvent vendre notre produit plutôt que de tout simplement prendre des commandes pour nous. Nous n'envisageons pas de changements majeurs à nos itinéraires qui sont fixés par la loi, de sorte



[Text]

enhancements to our product being a very important part of what we are doing.

There is a lot of interest in high-speed rail in the United States. Amtrak actually sponsored the development. A couple of officers of our company went off and tried on their own, using private capital, to develop a high-speed line between San Diego and Los Angeles, which we thought was the most propitious market for development of high-speed rail, using private financing. Despite extremely competent and aggressive efforts on their part, they were unable to get that funding. While some years have passed since then, about five years or so, I think the fact still remains that we are not going to be able to set up that kind of service without some kind of public funding in the United States. There are some areas where that could well make good public policy sense—southern California is one area, Florida perhaps another, and some areas around Chicago—but until public bodies are willing to put up the subsidy required for that, we are not going to get it.

I think the congestion problems that air travellers are facing are going to continue to be with us. In the United States, in any event, we simply have not been able to build new airports, principally because of environmental considerations, for 10 or 15 years. As travel grows and as travel needs grow, there is a major public policy question of just how we are going to handle that traffic. I certainly think people will be turning more and more to the mode of transportation that has virtually unlimited capacity for growth, which is the railroads.

**Mr. Benjamin:** We are on that environment binge right now too.

**Mr. Wilbee:** You have answered three of my questions so far. You are doing great, but I would just go along with what you were talking to Mr. Benjamin about previously, the modes of power. Are you looking more for electric, or staying with the diesel—or have you got nuclear reactors?

**Mr. Gardner:** I think electrification makes sense only in heavily travelled corridors for us. As I indicated, I think it makes a lot of sense in the northeast corridor and should be extended up to Boston. On long-distance trains it makes very little sense unless the freight railroad is going to do it for its own purposes. Then we would be happy to go along with that. I think it will be non-electrified, and we will continue to use diesel engines.

We are experimenting this year with AC traction motors as opposed to DC motors, which is a new development in locomotive technology that theoretically

[Translation]

que nous allons les garder. Mais une partie très importante de notre travail sera l'amélioration de notre produit.

Les services de train à grande vitesse suscitent beaucoup d'intérêt aux États-Unis. En fait, *Amtrak* en a parrainé le développement. Avec des capitaux privés, quelques administrateurs de notre compagnie ont essayé de développer eux-mêmes un service de trains à grande vitesse entre San Diego et Los Angeles, qui était à notre avis le marché le plus propice au développement d'un train à grande vitesse. Malgré tous leurs efforts pour obtenir du financement du secteur privé, cela a échoué. Bien qu'environ cinq années se soient écoulées depuis, je ne crois pas que nous puissions mettre sur pied ce genre de service aux États-Unis si nous ne pouvons obtenir quelques subventions de l'État. Dans certaines régions, un tel service serait tout à fait justifié sur le plan de la politique publique—par exemple dans le sud de la Californie, en Floride et dans certaines régions près de Chicago—mais nous ne pourrions avoir ce service tant que les organismes publics ne seront pas prêts à offrir les subventions nécessaires.

Je pense que les problèmes de congestions que connaissent les voyageurs dans les aéroports vont se poursuivre. Aux États-Unis, depuis 10 ou 15 ans, nous n'avons tout simplement pas pu construire de nouveaux aéroports, surtout en raison de considérations environnementales. A mesure que les besoins augmentent dans le domaine du transport, une importante question de politique publique se pose, c'est-à-dire comment nous allons transporter tous ces voyageurs. Je pense que les gens vont se tourner de plus en plus vers le mode de transport qui a une capacité de croissance pratiquement illimitée, c'est-à-dire les chemins de fer.

**M. Benjamin:** Il ne faut pas oublier non plus l'importance aujourd'hui de toutes les questions environnementales.

**M. Wilbee:** Vous avez jusqu'à présent répondu à trois de mes questions. C'est excellent, mais j'aimerais revenir à une question dont vous parliez avec M. Benjamin précédemment, c'est-à-dire les modes d'énergie. Avez-vous l'intention d'utiliser davantage l'électricité, ou de garder les locomotives diesel—ou encore avez-vous des réacteurs nucléaires?

**M. Gardner:** Je crois que pour nous, la conversion à l'électricité n'est avantageuse que dans les corridors très fréquentés par les voyageurs. Comme je l'ai dit, je crois que cela est tout à fait indiqué dans le corridor nord-est et que nous devrions convertir à l'électricité les trains de voyageurs qui vont jusqu'à Boston. Pour les longs parcours, cela me semble peu avantageux à moins que le chemin de fer de fret décide de le faire. Nous serions alors heureux de suivre. Mais je ne pense pas qu'on le fasse, et je pense que nous allons continuer à utiliser les locomotives diesel.

Cette année, nous faisons l'essai de moteurs de traction CA par opposition aux moteurs DC, une innovation dans le domaine de la technologie ferroviaire.

[Texte]

is going to be much more efficient, much easier to maintain, and should provide us some considerable operating savings over the long run, in addition to just greater marketability because of higher reliability of our service. We still have occasional breakdowns of locomotives, which creates havoc with our service, and the AC traction motors ought to be more reliable and become the workhorse of the next decade.

**Mr. Benjamin:** It would only make sense, would it not, on a long-haul route, to electrify the line for the use of both freight and passengers?

**Mr. Gardner:** Certainly if it were electrified by the freight railroad, we would take advantage of that.

**Mr. Benjamin:** In the corridor, do you own the transformers?

**Mr. Gardner:** Yes, we do.

**The Chairman:** What about passes? I do not want to get into detail here. We are not trying to run the railroad and get into 25,000 hertz, or whatever, but what about your pass situation from those railway companies whose rail passenger business you took over? Is the heavy complement of your passengers those people who have perpetual passes, or do you have such a thing?

• 1310

**Mr. Gardner:** We do have passes. Relatively few of our passengers have them. We have restricted the availability of those year by year. For one thing, it is good only over the home railroad, if you are a former employee of a freight railroad. We also require—and this makes it virtually valueless, as has been pointed out many times to us—that the reservation be made no more than 24 hours in advance.

**Mr. Angus:** That is where they got that idea from.

**Mr. Gardner:** That is right. So generally when you want to travel you cannot.

**The Chairman:** On the maintenance work and the refurbishing you did, did you inherit maintenance facilities from those other railways, or did you build or buy your own, or do you contract out?

**Mr. Gardner:** We inherited access to those facilities where passenger equipment had been maintained before, the same deal as with the tracks. We then bought a couple of facilities for ourselves because we felt we needed them. One was in Beech Grove, Indiana, where we bought an old Conrail facility, and we have used that for the overhaul program I mentioned of providing head-end power for these old cars and now for heavy overhaul on a regular base cycle, and we have bought another one or two facilities since then.

[Traduction]

En théorie, ces moteurs seront beaucoup plus efficaces, beaucoup faciles à entretenir et ils devraient nous permettre de réaliser des économies d'exploitation considérables à long terme, en plus d'augmenter les possibilités de commercialisation étant donné la grande fiabilité de notre service. Nous avons toujours des pannes de locomotive à l'occasion qui désorganisent tout à fait notre service, et les moteurs de traction CA devraient être plus fiables et devenir le cheval de labour de la prochaine décennie.

**M. Benjamin:** Sur un long parcours, il serait tout simplement logique d'électrifier la ligne pour les trains de marchandises et les trains de voyageurs, n'est-ce pas?

**M. Gardner:** Si la compagnie ferroviaire de fret électrifiât la ligne, nous en profiterions certainement.

**M. Benjamin:** Êtes-vous propriétaire des transformateurs dans le corridor?

**M. Gardner:** Oui.

**Le président:** Au sujet des laissez-passer. Je ne veux pas entrer dans les détails ici. Qu'arrive-t-il en ce qui concerne les laissez-passer des voyageurs provenant des compagnies ferroviaires dont vous vous occupez maintenant? Les voyageurs qui détiennent un laissez-passer perpétuel, si cela existe chez vous, représentent-ils un pourcentage important de votre clientèle?

**M. Gardner:** Oui, cela existe chez nous. Relativement peu de nos voyageurs détiennent ce genre de laissez-passer. D'une année à l'autre, nous avons restreint la possibilité de s'en procurer. D'abord, ce laissez-passer n'est valable que pour le chemin de fer d'attache, dans le cas d'un ancien employé d'une compagnie ferroviaire de fret. Nous exigeons également—ce qui enlève pratiquement toute valeur au laissez-passer, comme on nous l'a fait remarquer à maintes reprises—que la réservation soit faite au plus tôt 24 heures à l'avance.

**M. Angus:** C'est là qu'ils ont eu cette idée.

**M. Gardner:** C'est exact. Donc en général, lorsque l'on veut voyager, on ne peut pas.

**Le président:** En ce qui concerne le travail de maintenance et de rajeunissement du parc ferroviaire que vous avez effectué, avez-vous hérité des installations de maintenance des autres chemins de fer, ou avez-vous construit ou acheté vos propres installations, ou encore faites-vous faire le travail à l'extérieur?

**M. Gardner:** Nous avons hérité de l'accès aux installations où était effectuée auparavant la maintenance du matériel du service voyageur, et nous avons la même entente en ce qui concerne les voies ferrées. Ensuite, nous avons acheté quelques installations parce que nous estimions en avoir besoin. Nous avons entre autre acheté de vieilles installations de Conrail à Beech Grove, Indiana, et c'est là que nous avons effectué les travaux de réfection des locomotives de ces vieux wagons dont je vous ai parlé, et où nous effectuons actuellement les



[Text]

**Mr. Fontana:** Mr. Gardner, I continue to be impressed. I wish we had people in VIA to talk as enthusiastically about passenger rail service as you do.

I have some quick questions. First, is Amtrak allowed to borrow in the marketplace? Are you allowed to borrow your own money, finance your own stuff, or do you essentially have to go all through the government?

**Mr. Gardner:** We are allowed to borrow, and we have, particularly in the last year. This past year for the first time we privately financed an equipment purchase. This is a significant step in our evolution.

**An hon. member:** I think you got financing from the Government of Canada, did you not?

**Mr. Gardner:** We did, and we were very grateful for it. We thought they were attractive interest rates, but not as attractive as we would have wished.

**Mr. Fontana:** Second, can the private sector invest in Amtrak in some way, shape or form, in a particular service or—

**Mr. Gardner:** In theory they could. Of course, they would not want to invest in our overall company since we lose money. But it is certainly conceivable that we could segment a part of our business and make that a stand-alone area for equity participation by the market, and in effect that is what we have done with some of these equipment purchases. We have asked people to kick in—

**Mr. Fontana:** Can you tell me what the management-employee ratio would be? You said 20,000. Can you tell me how many are management and how many are employees?

**Mr. Gardner:** This is an educated guess. I would say there are about 2,000 management employees, or roughly 10%, plus some employees we call management, probably about 1,000, such as computer programmers and so forth, who are not actually managing people but are categorized as management for our purposes.

**Mr. Fontana:** The basic service that has been mandated to you by the federal government intrigues me from the standpoint that you have to maintain it. Now, is their subsidy directly related to that? You said you can run as many trains as you want, you can add to the service, you can do all kinds of things, and if you need more money you just go to them and say this is what you want to do. But you cannot reduce from the basic service.

**Mr. Gardner:** That is right, unless we come up short in the funding. Then we can. Each year we will say we need this much money. If Congress and the administration together, which is how it works, say we get only this much and it is a \$20 million difference, then we have to

[Translation]

travaux de réfection réguliers. Nous avons acheté une ou deux autres installations depuis.

**M. Fontana:** Monsieur Gardner, je suis toujours impressionné. J'aimerais bien que les gens de VIA puissent avoir le même enthousiasme que vous lorsqu'ils parlent du service voyageur.

J'ai quelques questions rapides à vous poser. D'abord, *Amtrak* peut-elle faire des emprunts sur les marchés de capitaux? Pouvez-vous emprunter sur le marché libre, financer vos propres projets, ou devez-vous toujours vous adresser au gouvernement?

**M. Gardner:** Nous pouvons emprunter, et nous l'avons fait, particulièrement au cours des 12 derniers mois. Pour la première fois, nous avons financé l'achat d'équipement à partir de capitaux privés. Il s'agit d'une étape importante de notre évolution.

**Une voix:** Je pense que vous avez obtenu du financement du gouvernement du Canada, n'est-ce pas?

**M. Gardner:** Oui, et nous en sommes très reconnaissants. Les taux d'intérêt étaient intéressants, mais pas aussi intéressants que nous l'aurions souhaité.

**M. Fontana:** Ensuite, le secteur privé peut-il investir dans *Amtrak* de quelque façon que ce soit, dans un service particulier ou. . .

**M. Gardner:** En théorie, il le peut. Evidemment, il ne serait pas intéressé à investir dans notre compagnie en général puisque nous perdons de l'argent. Mais il est certainement concevable que l'on puisse segmenter une partie de notre entreprise et la rendre en quelque sorte indépendante pour permettre le financement par actions. En fait, c'est ce que nous avons fait avec certains de ces achats de matériel. Nous avons demandé aux gens de. . .

**M. Fontana:** Quel est le rapport cadres-employés? Vous avez dit 20,000. Pouvez-vous me dire combien il y a de cadres et combien d'employés?

**M. Gardner:** Je dirais qu'il y a environ 2,000 employés cadres, ou 10 p. 100, plus certains employés que nous appelons aussi employés cadres, environ 1,000, et qui sont des informaticiens, etc; ils ne font pas vraiment partie de la direction mais que nous classifions comme employés cadres.

**M. Fontana:** Le gouvernement fédéral vous a chargé d'offrir un service de base que vous devez maintenir, et c'est ce qui m'intrigue. Les subventions sont-elles directement liées au fait que vous devez maintenir ce service? Vous avez dit que vous pouvez mettre en service autant de trains que vous le désirez, vous pouvez ajouter au service, vous pouvez faire toutes sortes de choses, et s'il vous faut plus d'argent, il vous suffit d'aller de demander. Mais vous ne pouvez pas réduire le service de base.

**M. Gardner:** C'est exact, à moins que nous manquions de financement. Alors nous pouvons le réduire. Chaque année nous disons que nous avons besoin de tant d'argent. Si le Congrès et l'administration décident ensemble que nous recevrons seulement telle somme, et qu'il y a une

[Texte]

figure out what we are going to do about that. We do have flexibility at that point to make cuts in the basic system.

**Mr. Fontana:** But there are no restrictions whatsoever in the frequency of service or adding routes or all that sort of stuff? You are essentially governed by the amount of subsidy you get and you run your own show. Essentially, that is the way it is.

**Mr. Gardner:** That is right.

• 1315

**Mr. Fontana:** Thank you.

**Mr. Angus:** Mr. Gardner, in an aside you sort of inferred that your outside financing is really just the financing from the Government of Canada. Is that the only outside financing?

**Mr. Gardner:** No.

**Mr. Angus:** I did not want the record to show that.

**Mr. Gardner:** That was financing for a very important order we placed for passenger equipment manufactured by Bombardier. We have also obtained private financing for a locomotive purchase and for some real estate ventures we are involved in, which have nothing to do with the government.

**Mr. Angus:** When you say private financing, do you mean outside interests have actually invested the money into the operation, or they have agreed to purchase the equipment and lease it to you?

**Mr. Gardner:** It varies, and it is both. There have been circumstances where there has been a purchase and lease. I am not as up on this as I should be about Bombardier, but I believe it is a simple credit extension. The real estate deal is always complicated—part equity, part loans.

We have a couple of restraints. We are obliged by a provision of general law—not our statute—not to violate what are called anti-deficiency provisions, which means in effect that any entity that is subsidized by the federal government cannot commit the federal government to payments beyond what has already been appropriated. Therefore, we cannot enter into an agreement where we promise to pay *x* amount for the next 10 years if we contemplate that it would come out of subsidies, because that would tie the hands of the federal government, and that is not acceptable. So in each of these financing arrangements we have had to go to Congress and get a specific authorization tied to the fact that these would generate their own revenues and so forth.

[Traduction]

différence de 20 millions de dollars, alors nous devons réfléchir à ce que nous devons faire. Nous avons alors une certaine souplesse qui nous permet de réduire le service de base.

**M. Fontana:** Mais il n'existe aucune restriction quant à la fréquence du service, à l'ajout de trajets et ce genre de choses? Cela dépend essentiellement du montant de la subvention que vous recevez. Vous prenez vos propres décisions. Essentiellement, c'est ainsi que cela fonctionne, n'est-ce pas?

**M. Gardner:** C'est exact.

**M. Fontana:** Merci.

**M. Angus:** Monsieur Gardner, vous avez en quelque sorte laissé entendre dans un aparté que le seul financement de l'extérieur provenait du gouvernement du Canada. S'agit-il du seul financement extérieur que vous recevez?

**M. Gardner:** Non.

**M. Angus:** Je ne voulais pas que le compte rendu laisse une telle impression.

**M. Gardner:** Je voulais parler du financement d'une commande très importante de matériel voyageur fabriqué par Bombardier. Nous avons également obtenu du financement privé pour un achat de locomotives et certaines entreprises immobilières auxquelles nous participons, financement qui n'a rien à voir avec le gouvernement.

**M. Angus:** Lorsque vous parlez de financement privé, voulez-vous dire que les financiers de l'extérieur ont en fait investi de l'argent dans l'entreprise, ou ont-ils accepté d'acheter du matériel et de vous le louer?

**M. Gardner:** Cela varie. Dans certains cas, il y a eu achat et location-bail. Je ne suis pas autant au courant de cette affaire au sujet de Bombardier que je devrais l'être, mais je crois qu'il s'agit tout simplement d'un octroi de crédit. L'entente dans le domaine immobilier est toujours un peu compliquée en partie actions, en partie prêt.

Nous avons quelques restrictions. Nous sommes tenus de par une disposition de la loi générale—non pas notre loi—de respecter ce que l'on appelle les dispositions anti-insuffisance, ce qui signifie en fait que toute entité qui est subventionnée par le gouvernement fédéral ne peut engager le gouvernement fédéral à faire des paiements qui dépassent ce qui a déjà été affecté. Par conséquent, nous ne pouvons conclure d'entente dans laquelle nous promettons de payer tel montant pendant les dix prochaines années si nous prévoyons que cet argent proviendra des subventions, car cela lierait les mains du gouvernement fédéral, ce qui n'est pas acceptable. Ainsi, nous devons demander l'autorisation du Congrès pour chacune de ces ententes de financement et il faut que ces dernières produisent elles-mêmes des recettes.



[Text]

**Mr. Angus:** Do they at any time guarantee your loans?

**Mr. Gardner:** Congress does not guarantee our loans.

**Mr. Angus:** Can you go to the open market?

**Mr. Gardner:** We can go to the open market. We also have a line of credit, about \$25 million, that we actually do not use because we are in a net investor situation.

**Mr. Angus:** Before I go to my next question, I will just make a pitch. I understand that Ken Carr in Thunder Bay is currently constructing a mock-up to present to you at some point. So please keep that in mind.

Does your status as sort of an arm's-length organization—that is my term—from the Government of the U.S. put you in a position of being much more able to lobby publicly on behalf of rail passenger services, whether it is for money or legislation or to get these guys off my back kind of thing?

**Mr. Gardner:** As a recipient of federal funds we are actually forbidden to lobby.

**Mr. Angus:** Can you promote?

**Mr. Gardner:** Of course, we do have a government affairs office that provides information to Congress, and we testify and so forth. I think our strength politically, if I can say that, is that we are a popular service, and despite the grave fiscal perils the government has been in for the last decade, we have been able to maintain that we have improved the quality of our service to the public, reduce the cost to the government of that service and continually improve our operating performance. I think that has made Congress regard us as really more of a solution to the deficit problem than part of the problem itself, and I think that has been an absolutely key ingredient in maintaining our political viability.

The administration, as you may know, has been quite hostile to Amtrak, particularly in the early part of this decade. That was principally because of one individual, David Stockman, who found it very offensive that a company that purported to provide service to customers would require any subsidy at all. One day he went into the President's office with a conductor's belt and chinked out a dime, a nickel and a penny and said if you do that five billion times you will get the Amtrak subsidy. This is the kind of argument that President Reagan found very forceful.

**Mr. Angus:** He could understand that one.

**Mr. Gardner:** As a consequence, it was a major priority of the administration to eliminate us. In that kind of instance where there is great divergence between what the administration wants to do and what Congress wants to do, it is obviously to our advantage to have the support of Congress.

[Translation]

**M. Angus:** Le gouvernement fournit-il une garantie d'emprunt?

**M. Gardner:** Le Congrès ne nous fournit pas de garantie d'emprunt.

**M. Angus:** Pouvez-vous emprunter sur le marché libre?

**M. Gardner:** Nous pouvons emprunter sur le marché libre. Nous avons également une marge de crédit d'environ 25 millions de dollars que nous n'utilisons pas en fait, car nous sommes en position nette d'investissement.

**M. Angus:** Avant de passer à la question suivante, j'aimerais faire un petit peu de publicité pour Ken Carr de Thunder Bay qui est en train de construire une maquette qu'il aimerait vous présenter à un moment donné. J'aimerais vous demander de ne pas l'oublier.

Est-ce que votre position en tant qu'organisme indépendant du gouvernement des États-Unis vous permet de faire un peu plus de lobbyisme publiquement en faveur des services ferroviaires voyageurs, que ce soit pour obtenir des fonds, une mesure législative ou encore pour qu'on vous laisse tranquilles?

**M. Gardner:** En tant que bénéficiaire de fonds fédéraux, on nous interdit de faire du lobbyisme.

**M. Angus:** Pouvez-vous faire de la promotion?

**M. Gardner:** Bien sûr, nous avons un bureau des affaires gouvernementales qui fournit des renseignements au Congrès, et nous témoignons. Notre force politique, si je puis m'exprimer ainsi, c'est que nous sommes un service populaire, et malgré les périls fiscaux graves que connaît le gouvernement depuis la dernière décennie, nous avons réussi à maintenir ces services, et nous en avons amélioré la qualité, tout en réduisant le coût pour le gouvernement et en améliorant constamment notre rendement. C'est pourquoi le Congrès nous considère plutôt comme une solution au problème du déficit que comme faisant partie du problème, et je pense que cela a été un élément tout à fait essentiel dans le maintien de notre viabilité politique.

Comme vous le savez peut-être, l'administration a démontré pas mal d'hostilité à l'égard de Amtrak, particulièrement au début des années 80. En effet, c'est surtout parce que David Stockman trouvait très choquant qu'une compagnie qui prétendait offrir un service à des clients ait besoin de subventions. Un jour il est entré dans le bureau du Président avec le distributeur de monnaie d'un chef de train, en a fait sortir quelques pièces et lui a dit que s'il faisait cela cinq milliards de fois, le compte de la subvention d'Amtrak y serait. C'est le genre d'argument que le Président Reagan a trouvé très convaincant.

**M. Angus:** Nous comprenons très bien.

**M. Gardner:** Par conséquent, l'une des principales priorités de l'administration était de nous éliminer. Dans une telle situation où il y a une grande différence entre ce que l'administration et ce que le Congrès veulent faire, il est évidemment à notre avantage d'avoir l'appui du Congrès.

[Texte]

**Mr. Angus:** Has there been overall support by the American people?

[Traduction]

**M. Angus:** Avez-vous l'appui général de la population américaine?

• 1320

**Mr. Gardner:** I certainly think so. That is what has been reflected in Congress's attitude. When the administration was making a major push to eliminate us, I am told that the mail in Congress in support of us was very heavy. As a matter of fact, it was second only to mail on El Salvador at that time.

**The Chairman:** Did the railway passengers help generate support? In other words, what you could not lobby, they could effectively lobby Congress to get money in your pocket.

**Mr. Gardner:** Yes. There are certainly groups in the country that do lobby and lobby quite effectively. Primary among them was the National Association of Railway Passengers, which launched a very potent grassroots effort.

**The Chairman:** This was at a time when you were really under the knife.

**Mr. Gardner:** That is right. We were very indebted to their support.

**The Chairman:** Do you think you could have avoided the knife if you did not have enabling legislation to set you up in the first place? I know it is a crazy question, but it is seriously said, because it has been promised here in this country since 1977 and has not come into effect. Therefore, you can do it all by administrative decree.

**Mr. Gardner:** Certainly our legislation has been essential. It has created legal rights that we could not have achieved simply by private party bargaining. It has created rights which VIA certainly does not have. As a structural and political matter it has been vital for the reason I have just said. The administration did make it a matter of policy to eliminate us. The fact that we were constituted by statute meant that Congress had to go along with that and Congress was not willing to. That has been vital. It has also spelled out very clearly our charter, our operating responsibilities and rights, and that has been important. I suppose that could be accomplished through a number of documents. But I think the fact that it was constituted by statute was absolutely necessary in the two respects I have mentioned.

**The Chairman:** You were under attack, but you came back from that valley of despair. From what you have said here today, having survived the attack, you are now providing the services and being better accepted by the American people. You were preserved by statute and have now come back and are progressing because you are productive, I guess.

**Mr. Gardner:** I think that is right. There are a couple of good things to be said about the statute. First of all, it gave us some power that we could not have had

**M. Gardner:** Je le pense bien. C'est ce que reflète l'attitude du Congrès. Lorsque l'administration essayait de nous éliminer, le Congrès recevait énormément de correspondance en notre faveur. En fait, à l'époque, le courrier en notre faveur n'était surpassé que par le courrier sur le Salvador.

**Le président:** Les voyageurs qui empruntent le chemin de fer ont-ils aidé à vous obtenir cet appui? En d'autres termes, puisque vous ne pouviez faire du lobbyisme auprès du Congrès, les voyageurs ont réussi à vous obtenir ces subventions, n'est-ce pas?

**M. Gardner:** Oui. Il existe des groupes au pays qui font du lobbyisme et qui réussissent assez bien. Il y a entre autres, le *National Association of Railway Passengers*, qui a entrepris un effort très important en ce sens.

**Le président:** C'était à l'époque où vous étiez vraiment touchés par les coupures budgétaires.

**M. Gardner:** C'est exact. Nous avons bien besoin de leur aide.

**Le président:** Pensez-vous que vous auriez pu éviter le couperet si vous n'aviez pas eu la loi d'autorisation créant Amtrak au départ? Je sais que c'est une question farfelue, mais je vous la pose sérieusement, car on nous promet une telle loi aussi au Canada depuis 1977 mais elle ne sait toujours pas concrétiser. Par conséquent, on peut tout faire par décret administratif.

**M. Gardner:** La loi créant Amtrak a certainement été essentielle. Elle a créé des droits que nous n'aurions pu obtenir simplement par voie de négociations privées. Elle nous a donné des droits que VIA n'a certainement pas. Sur le plan structurel et politique, cette loi a été vitale pour les raisons dont je viens de vous parler. L'administration voulait nous éliminer, et en avait fait une question de politique. Le fait que Amtrak ait été créée par une loi faisait en sorte que le Congrès devait être d'accord, et il ne l'était pas. La loi a donc été vitale. Elle stipulait également notre charte, nos responsabilités et nos droits d'exploitation, ce qui a été très important. Je suppose que la même chose est possible avec un certain nombre de documents. Mais du point de vue politique et organisationnel, je pense qu'il était absolument nécessaire qu'Amtrak soit créée par une loi.

**Le président:** On vous attaquait, mais vous avez survécu à l'attaque. D'après ce que vous avez dit ici aujourd'hui, après avoir survécu à l'attaque, vous offrez des services aux Américains qui vous acceptent mieux aujourd'hui. La loi a permis de vous épargner, et vous faites actuellement des progrès car vous êtes productifs.

**M. Gardner:** Je le crois, oui. La loi a certains avantages. D'abord, elle nous a donné un certain pouvoir que nous n'aurions pas autrement. Ensuite, elle n'a pas diminué



[Text]

otherwise. Secondly, it did not diminish our powers, which we needed to perform effectively in the marketplace. I think it is very important and is another very crucial distinction between us and VIA. I am commenting only from our point of view; I cannot presume to comment on what would be appropriate here. We do have, and it is very important, pricing flexibility. We can price at our discretion. I understand that in Canada, if VIA were to make a fare adjustment, there are some standing groups to protest that as being contrary to public interest. In my judgment, if that applied to us, it would be crippling.

Our improvement in revenue-to-cost ratio, as I said, has been driven not by cost reductions but by revenue increases. It is absolutely vital in getting revenue increases to be able to price in response to market conditions.

**Mr. Benjamin:** Just to end on a high note, I will ask a double-barrelled question. First of all, if we made you chief operating officer of VIA Rail, what would be the first half-dozen things you would do?

Secondly, give us a project of what you see in the future for Amtrak, down the road over the next ten years. You presently serve 21.5 million people. Are you aiming for 25 million, 30 million, 40 million, 50 million? How does it look?

**Mr. Gardner:** Well, if I can beg off that first question, I will.

**Mr. Benjamin:** Write me a confidential letter.

**Mr. Gardner:** All right. I think anyone who assumes the responsibility for VIA has major problems to confront—the pricing, the limitations of his powers, and the relations with the railroads. I think those are things that would trouble me very much if I were chief operating officer.

• 1325

As to Amtrak, as I have indicated, the main thing is to try to match our product more and more toward developing tastes in the marketplace. That requires improvements in the quality of our service, greater consistency, greater courtesy, greater cleanliness, more fun, a more delightful product. What is going to please the consumer will vary from product to product within our system, and I think we have to respond to that.

We need more equipment. We are short of equipment. There is a lot of demand out there that we simply cannot serve now because we do not have enough capacity for it. That is going to be one of our things.

We really do not target so much the number of passengers we have. That will grow as we do our

[Translation]

nos pouvoirs, ce dont nous avons besoin pour avoir un rendement efficace sur le marché. Cela est très important. Je pense qu'il s'agit d'une autre différence très cruciale entre nous et VIA. Mes remarques s'appliquent donc uniquement à Amtrak; je ne peux pas dire ce qui serait approprié dans le cas de VIA. Nous avons la possibilité d'établir nous-mêmes nos prix, ce qui est très important. Je crois comprendre qu'au Canada, si VIA veut modifier un tarif, certains groupes feront valoir que c'est contraire à l'intérêt public. À mon avis, si c'était le cas chez nous, cela nous paralyserait.

Comme je l'ai dit, ce n'est pas la réduction des coûts mais l'augmentation des recettes qui nous a permis d'améliorer notre rapport recettes-coûts. Il est absolument vital d'augmenter les recettes de façon à pouvoir établir les prix en fonction du marché.

**M. Benjamin:** Pour terminer sur une bonne note, j'aimerais vous poser une question à deux volets. D'abord, si l'on vous nommait président-directeur général de VIA Rail, quelles seraient les six premières choses que vous feriez?

Ensuite, dites-nous ce que vous envisagez pour l'avenir d'Amtrak, pour les 10 prochaines années. Actuellement, vous desservez 21,5 millions de gens. Visez-vous, 25, 30, 40, 50 millions?

**M. Gardner:** D'abord, si vous me le permettez, je préférerais ne pas répondre à votre première question.

**M. Benjamin:** Écrivez-moi une lettre confidentielle.

**M. Gardner:** Très bien. Je pense que celui qui assume la responsabilité de VIA fait face à des problèmes importants—la tarification, des pouvoirs limités et les rapports avec les compagnies ferroviaires. Ce sont ces choses qui me causeraient beaucoup de problèmes si j'en étais président-directeur général.

En ce qui concerne *Amtrak*, comme je l'ai dit, il s'agit surtout d'essayer d'adapter notre produit davantage aux nouvelles exigences du marché. Pour cela, il faudra améliorer la qualité de notre service, c'est-à-dire plus d'uniformité, plus de courtoisie, une plus grande propreté, un produit plus agréable, plus satisfaisant. Ce qui fait plaisir au consommateur varie d'un produit à l'autre dans notre réseau, et je pense que nous devons y réagir.

Il nous faut davantage de matériel. Nous manquons de matériel. La demande est importante, et nous ne pouvons tout simplement pas y répondre actuellement parce que nous n'en avons pas la capacité. Le matériel est donc une priorité.

Nous ne visons pas un nombre particulier de voyageurs. Le nombre de voyageurs augmentera en même

[Texte]

economic performance. As I indicated, we are very much hoping that will get to the point where we are at break-even in 10 years.

**The Chairman:** That is a very good spot to wind up. Mr. Gardner, I want to thank you very much on behalf of the committee members for your evidence here today. As Mr. Fontana said, just the way you describe the situation there is enthusiasm; some might even think an idealism. But it is not idealism because it is working where you come from, something that has been troubling us as a transport committee and troubling other people across the country. It was very good to get your perspective on how to run a railway. Some of the points we have discussed are some of the problems we have, without reviewing all the evidence.

Just in conclusion, you are in the Railway Committee Room, believe it or not. This is where we traditionally meet, so it was appropriate that you came here today. We do not know whether the whistle of the old train is in the wind or not. In any event, it is under serious siege in this country, but you have shown how to do it in your country. Thank you very much for coming.

**Mr. Gardner:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** This committee stands adjourned until 9.30 a.m. tomorrow, when we have the corridor mayors from Montreal, Toronto, and everywhere in between, and some others. And there will be an in camera session at 3.30 in the afternoon.

[Traduction]

temps que notre rendement. Comme je l'ai dit, nous espérons atteindre le seuil de rentabilité dans 10 ans.

**Le président:** Nous ne pourrions clore la séance sur une note plus optimiste. Monsieur Gardner, au nom du Comité, je tiens à vous remercier de votre témoignage. Comme M. Fontana l'a dit, vous décrivez la situation chez vous avec beaucoup d'enthousiasme; certains diraient peut-être avec idéalisme. Mais ce n'est pas de l'idéalisme, car ce qui nous inquiète au Comité des transports et ce qui inquiète d'autres personnes ici semble bien fonctionner chez vous. Il a été très agréable de connaître votre point de vue sur la façon d'administrer une compagnie ferroviaire. Nous avons discuté de certains points qui nous posent des problèmes, sans toutefois examiner toute la question.

En terminant, croyez-le ou non, vous vous trouvez dans la salle des chemins de fer. C'est ici que notre Comité se réunit depuis toujours. Je ne sais pas si vous pouvez toujours entendre le sifflet de notre vieux train. Quoi qu'il en soit, il est gravement en état de siège au Canada, mais vous nous avez expliqué comment vous aviez réglé le problème dans votre pays. Merci beaucoup d'être venu.

**M. Gardner:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à 9h30 demain matin alors que nous recevrons les maires de Montréal, de Toronto et de toutes les villes qui se trouvent dans le corridor entre Montréal et Toronto. En après-midi, le Comité se réunira à huis clos à 15h30.























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

*From AMTRAK:*

Tim Gardner, Vice-President, Marketing and Planning.

TÉMOIN

*De AMTRAK:*

Tim Gardner, vice-président, Commercialisation et planification.

REPRINT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Tuesday, November 7, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

RÉIMPRESSION

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 28

Le mardi 7 novembre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service

### CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des passagers

### INCLUDING:

The Second Report

### Y COMPRIS:

Le deuxième rapport

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**REPORT TO THE HOUSE****RAPPORT À LA CHAMBRE**

Wednesday, November 8, 1989

Le mercredi 8 novembre 1989

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

Le Comité permanent des Transports a l'honneur de présenter son

**SECOND REPORT****DEUXIÈME RAPPORT**

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), your Committee has held public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service and has agreed to submit this report.

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, votre Comité a tenu des audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des passagers et a convenu de présenter ce rapport.

**VIA RAIL AND THE FUTURE OF RAILWAY PASSENGER SERVICE****VIA RAIL ET L'AVENIR DU SERVICE FERROVIAIRE VOYAGEURS****INTRODUCTION****INTRODUCTION**

VIA has been an important transportation issue since its inception. As a result of the Government's new plan, the Committee believed that it could not ignore the public concern and reaction and therefore decided to hold public hearings in Ottawa on the future of rail passenger service. Furthermore, as a result of the establishment of a Royal Commission, which will examine in depth, the place of rail passenger service within a national transportation strategy, the Committee felt that its hearings should be compressed in order to report its findings to the Government before the cuts come into affect. Therefore, this Report could not be a detailed review.

La question de VIA revêt depuis le début une grande importance dans le domaine des transports. Devant le nouveau plan du gouvernement, le Comité a jugé qu'il ne pouvait feindre d'ignorer les préoccupations et la réaction du public; il a donc décidé de tenir des audiences publiques à Ottawa sur l'avenir des services ferroviaires voyageurs. Par ailleurs, comme une commission royale d'enquête étudiera en profondeur la place de ces services dans une stratégie nationale des transports, le Comité a jugé qu'il devait limiter ses audiences pour pouvoir présenter ses conclusions au gouvernement avant que les services ne soient effectivement réduits. Par conséquent, le présent rapport n'est pas aussi détaillé qu'il pourrait l'être.

**THE FIRST DECADE****LA PREMIÈRE DÉCENNIE****VIA Rail****VIA Rail**

In 1977 VIA started with a President and CEO, no legislative mandate, no employees, no track, no equipment and no station and maintenance facilities. To begin with, VIA had to purchase its equipment from CN and CP Rail for approximately \$70 million, which was on average, at least 20 years old. It had to negotiate contracts with CN and CP for the operation and maintenance of its trains and station use as well as for the transfer of CN and CP employees. From the beginning VIA was plagued with serious and continuing problems: antiquated and inefficient equipment; bad on time performance; poor customer service and marketing; out-dated work rules and low employee morale; and, a costing methodology that was unfavourable to VIA and routinely resulted in unpredicted extra payments to the railways. This meant

En 1977, à sa création, VIA avait un président et un directeur général mais aucun mandat législatif, aucun employé, aucune voie ferrée, pas de matériel, pas de gare ni d'installation de maintenance. La société a d'abord dû racheter du CN et du CP environ 70 millions de dollars de matériel qui datait en moyenne d'au moins vingt ans. Elle a dû négocier avec ces compagnies ferroviaires des contrats relatifs à l'exploitation et à la maintenance de ses trains et de ses gares, ainsi qu'à la mutation d'employés. Dès le départ, VIA s'est heurtée à de graves problèmes : vétusté et inefficacité du matériel, manque de ponctualité des trains, piètres services à la clientèle et commercialisation boiteuse, conditions de travail dépassées, employés démoralisés et, pour couronner le tout, une méthode de calcul des coûts qui lui était



higher operating costs and therefore higher subsidies to VIA.

This was not all VIA's fault. Clearly, it was at the mercy of the two railways and, with no legislative mandate, had no clout or control over its own operations. Furthermore, it was operating in a vacuum with no clear objectives or purpose, subject only to the whims and vicissitudes of Government policy and direction.

Successive Ministers of Transport promised a modernized, efficient rail passenger service. In trying to accomplish this and "save" VIA, services have been cut and restored, new equipment promised and deferred, changing and unrealistic subsidy levels set and, legislation promised (Bill C-97) and not delivered. Moreover, successive reports and studies such as, *The Last Straw* (1981) and the Senate Report on *Rail Passenger Services in Canada—Are we on the Right Track?* (1984), all pointed out that we were not on the right track and that if their major recommendations, such as legislation, new equipment and a better deal with the railways, were not implemented then VIA Rail should be shut down. Obviously, none of this was taken to heart, otherwise, the Government would not have, yet again, announced a new plan for VIA on 4 October 1989.

## AMTRAK

In contrast to VIA, in 1970, AMTRAK started with a clear legislative mandate to provide modern, efficient, intercity rail passenger service in contemplation of profit, and was authorized to own and operate its trains, carry mail and express, own its maintenance facilities, and negotiate services with state, regional and local authorities.

When AMTRAK was created it was paid by the railways to takeover the passenger rolling stock and responsibility for passenger rail services. The railways were confronted with the choice of paying the equivalent of 50% of one year's fully allocated passenger losses or continue to provide the passenger services without any form of subsidy. Needless to say, the railways signed contracts with AMTRAK in 1971 to operate AMTRAK's trains. Also, AMTRAK was given outright ownership of approximately 1050 kilometres (650 miles) of track in the North East Corridor (Boston—New York—Washington) from which comes nearly half of its total revenue.

défavorable et qui l'obligeait couramment à faire des paiements additionnels imprévus aux compagnies ferroviaires. Ses coûts d'exploitation s'en trouvaient augmentés et, partant, les subventions qui lui étaient versées.

Il ne fallait pas en imputer toute la faute à VIA. De toute évidence, celle-ci était à la merci des deux compagnies ferroviaires et, en l'absence de tout mandat législatif, elle n'avait aucune prise ni aucun contrôle sur ses propres activités. De plus, elle fonctionnait en vase clos, sans mission ni objectifs précis, assujettie qu'elle était aux caprices et aux vicissitudes de la ligne de conduite et de l'orientation du gouvernement.

Les ministres qui se sont succédés aux Transports ont promis des services voyageurs modernisés et efficaces. À cette fin, et dans le but de «sauver» VIA, des services ont été interrompus puis rétablis, l'achat de nouveau matériel a été promis puis reporté à plus tard, des niveaux de subvention irréalistes ont été fixés puis modifiés, et la loi promise (le projet de loi C-97) n'est pas venue. En outre, les rapports et les études ont tour à tour montré, comme dans *La fin d'un rêve?* (1981) et dans le rapport du Sénat sur *Le service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada—Sommes-nous sur la bonne voie?* (1984), que nous n'étions précisément pas sur la bonne voie et que si nous ne donnions pas suite aux principales recommandations qui y étaient formulées, notamment en matière de loi, de nouveau matériel et d'amélioration des ententes avec les compagnies ferroviaires, il faudrait mettre fin aux activités de VIA. De toute évidence, rien de tout cela n'a été pris au sérieux, sinon le gouvernement n'aurait pas annoncé encore une fois, le 4 octobre 1989, un nouveau plan concernant VIA.

## AMTRAK

Contrairement à ce qui s'est passé dans le cas de VIA, AMTRAK a pu s'appuyer dès le début, en 1970, sur le mandat législatif clair qu'elle avait de fournir un service ferroviaire voyageurs moderne, efficace et rentable. De plus, cette société a été autorisée à posséder et à exploiter des trains, à transporter du courrier et à offrir des services de messageries, à avoir ses propres installations de maintenance et à négocier des services avec les États, les administrations régionales et les municipalités.

À sa création, AMTRAK a été payée par les compagnies ferroviaires pour prendre en charge le matériel roulant nécessaire au service voyageurs et pour assumer la responsabilité de ce service. Les compagnies ferroviaires ont dû choisir entre verser une somme équivalente à 50 p. 100 des pertes d'une année pleinement réparties, imputables au service voyageurs, ou continuer à offrir ce service sans aucune forme de subvention. Il va sans dire qu'elles ont choisi de signer, en 1971, un contrat avec AMTRAK dans lequel elles acceptaient d'exploiter les trains de cette société. AMTRAK est aussi devenue définitivement propriétaire de quelque 1050 kilomètres (650 milles) du corridor nord-est (dans l'axe Boston-New

AMTRAK has received substantial Congressional support including funds to buy new equipment. It has improved its productivity through changes in work rules and, in addition to aggressively marketing its passenger services, AMTRAK has expanded its mail and package business and developed valuable urban real estate it inherited from the railways. As a result, AMTRAK reported record revenue of \$1.1 billion, record ridership of 21.5 million passengers, record passenger miles of 5.7 billion (9.1 billion kilometres) and a cost recovery ratio of approximately 70 % for the year 1988.

## THE HEARINGS

### The Statistical Dilemma

Throughout the hearings the Committee was confronted with a plethora of divergent statistics put forward by various witnesses with great persuasion and conviction. For example, there was considerable debate regarding the question of how much each mode (air, automobile, bus, rail) is subsidized (if at all) on the basis of cents per passenger kilometre. Transport Canada figures for the air mode show, for 1988, 1.7 ¢ per passenger kilometre versus 25.2 ¢ for VIA. This gap appears enormous but, it must be recognized that the air calculation includes both domestic and international flights and business and general aviation whereas, the VIA calculation is for intercity services. Similarly, it has been stated many times that VIA's share of the intercity trip market is only 3 % compared to 7 % for air and 7 % for bus. What was often overlooked was that, in fact, VIA had a significantly higher percentage of the *public* intercity transportation market (excluding the automobile). Using the 3 % figure does not accurately or realistically reflect the performance of VIA in the public market place. Another example is the ridership statistics on the Toronto-Havelock line which is a long distance commuter service. There appears to be some confusion regarding an accurate count of the on-board sales and monthly pass holders which gives the illusion of less ridership than actually may be the case. Finally, there was confusion regarding the costing methodologies applied by VIA and the railways for their services because they use two methods: avoidable, and fully allocated. The observation the Committee would like to make is that statistics can be used to make anyone's case or position sound persuasive. We do not intend, in this report, to become tangled in the "numbers game". In our view, this would be unproductive and somewhat redundant because obviously, the Royal Commission will be examining this problem in detail.

York-Washington), duquel elle tire près de la moitié de ses revenus totaux.

AMTRAK a reçu un appui substantiel du Congrès, y compris des fonds pour l'achat de nouveau matériel. Elle a modifié les conditions de travail pour augmenter sa productivité, elle fait beaucoup de publicité autour de son service voyageurs, elle a élargi ses services de courrier et de transport de colis, et elle a mis en valeur les importants biens fonciers dont elle avait hérité des compagnies ferroviaires. C'est ainsi qu'AMTRAK a pu en 1988, faire état de revenus record de 1,1 milliard de dollars, d'un nombre record de 21,5 millions de voyageurs et d'un chiffre record de 5,7 milliards de voyageurs-milles (9,1 milliards de voyageurs-kilomètres), ainsi que d'un taux de recouvrement des coûts d'environ 70 p. 100.

## LES AUDIENCES

### Le dilemme statistique

Tout au long de ses audiences, le Comité a été aux prises avec une pléthore de statistiques divergentes, avancées par différents témoins tous plus convaincus et convaincants les uns que les autres. Par exemple, on a beaucoup débattu de l'importance des subventions accordées (le cas échéant) à chaque mode de transport (avion, automobile, autobus, train) en termes de cents par voyageur-kilomètre. Selon Transports Canada, en 1988, les services aériens ont été subventionnés à raison de 1,7 cent par voyageur-kilomètre, comparativement à 25,2 cents par voyageur-kilomètre pour VIA. Cet écart peut sembler énorme mais il faut savoir que le premier chiffre s'applique à l'ensemble des transports aériens (vols intérieurs, vols à l'étranger, vols d'affaires et autres), alors que le second ne s'applique qu'aux services ferroviaires interurbains. Par ailleurs, on a répété à maintes reprises que VIA n'avait que 3 p. 100 du marché des voyages interurbains, alors que l'avion et l'autocar en ont chacun 7 p. 100. Par contre, on a souvent omis de préciser que VIA occupe une part sensiblement plus élevée du marché des transports *publics* interurbains (excluant l'automobile). Le chiffre de 3 p. 100 mentionné plus haut ne donne donc pas une idée exacte ni réaliste du rendement de VIA sur le marché. On peut également citer l'exemple des statistiques sur le nombre de voyageurs qui empruntent le trajet Toronto-Havelock, service de banlieue de long parcours. Il semble régner une certaine confusion quant au nombre exact de billets vendus à bord des trains et au nombre de titulaires de laissez-passer mensuels, ce qui peut porter à sous-estimer le nombre réel de voyageurs. Autre source de confusion : les deux méthodes appliquées par VIA et par les compagnies ferroviaires pour calculer le coût des services fournis, soit la méthode des coûts évitables et celle des coûts pleinement répartis. À ce sujet, le Comité veut souligner que les statistiques ainsi obtenues pourraient servir à étayer quelque position que ce soit. Les auteurs du présent rapport veulent donc éviter tout « jeu des nombres ». Un tel exercice ne servirait à rien et empièterait sur les



travaux de la commission royale d'enquête, qui étudiera certainement cette question en détail.

### Cost Effectiveness

As has been noted, the Committee learned very quickly, that railway costing methodology is a very inexact science. This became evident as the Committee examined the question of whether the Government's plan is the most cost effective of the options presented by VIA. Another problem that came to light was that any assessment of the most cost effective option had to take into consideration the range of services provided throughout the system including the remote services.

Nevertheless, the Committee has difficulty understanding the rationale, on a cost effective basis, of splitting the Ocean and Atlantic Services in the Maritimes without retaining the feeder routes ("you can't have a river without streams"), the retention of the less densely populated northern transcontinental Ontario route and the discontinuance of the southern transcontinental route (the Canadian) which has a substantially higher ridership than the northern transcontinental route.

Furthermore, the Committee is concerned about the argument that VIA will not be able to increase its revenue sufficiently through higher fares and ridership to cover its operating costs. Indeed, the Committee believes that unless higher revenues and substantially lower overhead costs accruing from the cuts are achieved then, it is inevitable that the subsidy per passenger on most services will rise above existing levels.

Based upon these obvious dichotomies the Committee is not persuaded that the Government plan is the most cost effective option. This leads us to conclude that it is likely that VIA will have great difficulty operating the new network successfully within the reference levels set by the Government.

### Environment

There was considerable comment during the hearings regarding the adverse impact of the new VIA Rail Plan on the environment. What is clear to the Committee is that the "environmental factor" has become a critical issue in the development and implementation of a national transportation policy. In that light, we are not satisfied that the Minister's Potential Environmental Impact assessment is adequate or persuasive. In our view, more depth and analysis are required before we can accurately assess these changes on the environment.

### Rentabilité

Le Comité a eu tôt fait de constater que la méthode de calcul des coûts des compagnies ferroviaires est loin d'être une science exacte. La chose est devenue évidente lorsque le Comité a voulu déterminer si le plan du gouvernement était la plus avantageuse des options présentées par VIA. Il est aussi apparu que l'évaluation de l'option la plus rentable se compliquait du fait qu'il faut prendre en considération toute la gamme des services offerts dans l'ensemble du réseau, y compris les services aux régions éloignées.

Quoiqu'il en soit, le Comité s'explique mal pourquoi, au nom de la rentabilité, il faut diviser les trajets de l'Océan et de l'Atlantique, dans les Maritimes, sans conserver les lignes affluentes («il n'y a pas de rivière sans ruisseaux»), maintenir le transcontinental dans le nord de l'Ontario, région moins densément peuplée, et abandonner le trajet du transcontinental sud (le Canadien), considérablement plus emprunté que celui du transcontinental nord.

Qui plus est, le Comité craint, comme d'aucuns l'ont soutenu, que VIA ne réussisse pas, même en haussant ses tarifs et en transportant davantage de voyageurs, à augmenter suffisamment ses revenus pour couvrir ses frais d'exploitation. En fait, selon le Comité, à moins que VIA ne tire des revenus plus élevés et que la diminution des services n'entraîne une baisse substantielle des frais généraux, le montant de la subvention par voyageur s'accroîtra inévitablement pour la plupart des services.

Compte tenu de ces dichotomies flagrantes, le Comité n'est pas convaincu que le plan du gouvernement représente l'option la plus économique. Nous en concluons que VIA aura vraisemblablement beaucoup de difficulté à exploiter avec succès le nouveau réseau dans la limite des niveaux de référence établis par le gouvernement.

### Environnement

Au cours des audiences, bon nombre d'observations ont été formulées concernant les répercussions néfastes du plan VIA Rail sur l'environnement. Aux yeux des membres du Comité, il est clair que le «facteur environnement» est devenu un facteur critique dans la formulation et la mise en oeuvre d'une politique nationale du transport. C'est ce qui nous amène à penser que l'étude du ministre concernant les répercussions éventuelles de ce plan sur l'environnement n'est ni adéquate ni concluante. Il faudrait procéder à des analyses plus fouillées avant de pouvoir évaluer l'effet de ces changements sur l'environnement.

### Remote Services

The question the Committee grappled with regarding the mandatory or remote services was whether they were truly remote and whether there were more cost effective transportation alternatives. Again the Committee was not convinced of the remoteness of some of these routes and was alarmed at the substantial annual subsidy (\$45 million) required for their operation. The Committee believes that, as was pointed out in the evidence, serving these communities should be a social obligation and therefore separated from VIA's funding and treated as an imposed public duty. Furthermore, whatever the case, we encourage the Minister and VIA Rail to diligently pursue the most cost effective method for providing transportation services to these communities and that any savings that accrue be returned to VIA for the operation of other services.

### Legislative Mandate

There has been, in the past, near unanimity on the need for VIA to have its own legislation. This has been a major handicap from VIA's inception. It has meant that VIA has not had sufficient autonomy or independence. Its management has never had a clear and specific mandate and it has always been subject to the vicissitudes of government policy and the direct involvement of successive Ministers of Transport. This was reiterated frequently at the hearings and the Committee believes that either VIA should get its own legislation similar to Bill C-97 or the operation of passenger rail services should revert to Canadian National as an imposed public duty.

### Equipment

Apart from the question of the most cost effective scenario for VIA, the evidence indicated that there would be no further capital funds available to VIA for new equipment over the next five fiscal years. As has been demonstrated earlier in this report, VIA has had a continuing major and expensive equipment problem which has cost VIA approximately \$569 million since 1979, an amount, the Committee notes, that would have been more than enough to purchase new equipment.

In the Committee's view old and unreliable equipment has adversely affected ridership and subsidy levels over the past decade. As has been said many times, what air traveller would be prepared to fly on DC-3's and Viscounts today? We are concerned that the Government plan does not recognize this serious and continuing problem through the provision of supplementary funds, beyond those being applied for refurbishment, for the purchase of new equipment.

### Services aux régions éloignées

Au sujet des services obligatoires ou services aux régions éloignées, le Comité s'est demandé s'il s'agissait de régions vraiment éloignées et s'il n'y avait pas d'autres moyens de transport plus économiques. Là encore, le Comité a trouvé que certaines régions desservies n'étaient pas réellement éloignées et s'est alarmé de la taille des subventions annuelles nécessaires (45 millions de dollars) à l'exploitation de ces services. À l'instar de certains témoins, le Comité croit que la fourniture de services aux régions éloignées devrait être une obligation sociale, donc une activité indépendante du financement de VIA qui serait traitée comme un service public commandé. Quoi qu'il en soit, nous encourageons le ministre et VIA Rail à rechercher ardemment le moyen le plus économique de fournir des services de transport aux collectivités visées et à remettre à VIA les sommes susceptibles d'être ainsi économisées pour qu'elle les engage dans l'exploitation d'autres services.

### Un mandat législatif

Par le passé, il a été convenu presque à l'unanimité que VIA devait être régi par une loi qui lui serait propre. L'inexistence d'un pareil texte législatif a représenté un inconvénient majeur depuis les débuts de VIA, laquelle n'a jamais joui d'une autonomie ou d'une indépendance suffisante. Sa direction n'a jamais pu se fonder sur un mandat clair et précis et elle a toujours fait l'objet des vicissitudes de la politique gouvernementale et de l'intervention directe des différents ministres des Transports. Cette situation a été critiquée à plusieurs reprises durant les audiences, et le Comité estime que VIA devrait se doter d'une loi semblable au projet de loi C-97 ou que le Canadian National devrait assurer la responsabilité du service ferroviaire voyageurs en tant que service public commandé.

### Le matériel

Mise à part la question de la solution la plus rentable pour VIA, les témoignages ont révélé que VIA ne pourrait obtenir, pour les cinq prochains exercices, du capital supplémentaire pour l'achat de matériel. Comme il est dit plus haut dans le présent rapport, VIA fait face à un grave problème d'équipement qui lui a coûté quelque 569 millions de dollars depuis 1979, montant qui, de l'avis du Comité, aurait plus que suffi à l'achat de matériel neuf.

De l'avis du Comité, le caractère désuet et non fiable du matériel a eu une incidence néfaste sur la clientèle et le financement au cours de la dernière décennie. Comme beaucoup l'ont fait remarquer, quel passager choisirait aujourd'hui un DC-3 et un Viscount? Nous craignons que le plan gouvernemental ne tienne pas compte de ce grave problème dans le cadre de l'attribution de fonds supplémentaires destinés à l'achat de matériel, exception faite des fonds devant servir à la remise à neuf.



### Productivity

The Committee thinks that it is essential, for VIA's viability under the new plan, to dramatically improve productivity. One way this can be done is through changes in what have been called anachronistic work rules of which the most glaring example is the method of compensation of train crews which continues to be based on kilometres travelled rather than hours worked. Furthermore, we think VIA should immediately address the criticism that it has a top heavy management structure in comparison to AMTRAK's ratio of management and supervisory personnel to employees. To that end, we urge VIA to continue negotiations with its unions and management personnel to explore reasonable and innovative opportunities to reduce its costs.

### Labour Assistance Programs

The Committee heard widely varying estimates of the cost to VIA of the labour assistance program for its terminated employees. These have ranged from the VIA figure of \$140 million to as high as \$1 billion by the unions. The fact of the matter is that an accurate figure cannot be established now because nobody really knows what is going to happen. The Committee's immediate concern is that any increase in the Government figure does not adversely affect VIA's efforts to remain within the reference levels. Whatever the case, the Committee calls upon the Government and VIA to ensure that all employees are treated fairly and with compassion.

### High Speed Rail

The Committee heard evidence to the effect that electrified high speed rail passenger service on dedicated track in the corridor will be needed and will happen. We agree that high speed rail is an attractive alternative for road and air travellers and offers significant environmental benefits including reduced pollution and congestion, minimal land use, greater energy efficiency and improved safety. Two VIA studies which demonstrate the financial and technological possibilities for high speed rail in the corridor have been submitted to the Committee: one entitled *High-speed Passenger Rail in Canada* was completed in 1984 and updated in VIA's Review 89.

The Committee wishes to emphasize that there is no rail passenger service in the world that makes money. We recognize that some high speed services come close to full cost recovery or are making an operational profit but

### La productivité

Le Comité estime qu'il est essentiel d'accroître considérablement la productivité de VIA pour en assurer la viabilité en vertu du nouveau plan. Une façon d'atteindre cet objectif consisterait à modifier les conditions de travail, qualifiées d'anachroniques par certains et dont l'exemple le plus frappant réside dans la rémunération de l'équipage en fonction des kilomètres parcourus plutôt que des heures de travail. De plus, nous estimons que VIA devrait immédiatement examiner les critiques concernant sa structure qui serait mal équilibrée si on la compare à la proportion des employés aux niveaux de direction et de supervision chez AMTRAK. À cette fin, nous exhortons VIA à poursuivre ses négociations avec ses syndicats et ses gestionnaires afin d'envisager des solutions raisonnables et innovatrices qui lui permettront de réduire ses coûts.

### Les programmes d'aide aux travailleurs

Le Comité a été saisi de données très divergentes quant au coût que représente pour VIA le programme d'aide à ses employés mis à pied. Les chiffres vont de 140 millions de dollars, montant soumis par VIA, à un milliard de dollars, selon les syndicats. Il est impossible d'obtenir un montant exact à l'heure actuelle parce que nul ne sait vraiment ce qui se produira. Pour l'instant, le Comité s'inquiète de ce que toute augmentation de fonds provenant du gouvernement ne mine les efforts que fournit VIA pour s'en tenir aux niveaux de référence. Quoi qu'il arrive, le Comité espère que le gouvernement et VIA feront preuve de justice et de compassion à l'égard de tous les employés.

### Le service ferroviaire à grande vitesse

D'après les témoignages qu'a entendus le Comité, il faudra instaurer dans le couloir un service voyageurs électrifié à grande vitesse avec voie exclusive. Nous concevons qu'un service à grande vitesse représente une solution intéressante aux voyageurs qui empruntent à l'heure actuelle les transports routiers et aériens, il offrirait en outre des avantages importants sur le plan écologique puisqu'il permettrait notamment de réduire les taux de pollution, d'encombrement et d'utilisation des terres, qu'il améliorerait l'efficacité énergétique et qu'il accroîtrait la sécurité. VIA a soumis au Comité deux études qui exposent les avantages, sur les plans financier et technologique, d'un service à grande vitesse dans le couloir : la première est intitulée *Les Transports ferroviaires voyageurs à grande vitesse* et date de 1984, et elle a été mise à jour en 1989 dans l'*Étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada*.

Le Comité tient à souligner qu'aucun service ferroviaire voyageurs au monde n'est lucratif. Nous reconnaissons que certains services à grande vitesse réussissent à recouvrer presque entièrement les coûts ou à

none could have achieved this without government leadership and assistance. The Committee believes that what is essential for the success of any high speed rail project in Canada is Federal Government leadership and financial commitment. It must bring together all the major players including the provinces, the railways and industry to make this happen.

### Deficit Reduction

There was some persuasive evidence to the effect that the Government's plan will not produce the predicted reduction in the deficit. The last chapter of the VIA 89 Review, sets out, in some detail, the estimated direct and indirect costs to the overall economy of the complete elimination of VIA. Again, the Committee is not going to attempt to play the "numbers game"—suffice it to say, the final VIA number is substantial. Only 50 % of the VIA network has been eliminated and there will inevitably be some direct and indirect damage to the economy. We are not inferring that the dollar amount could be 50 % of VIA's estimate; what we are saying is that we are concerned about how large the budget savings will be. For example, it was pointed out that the annual average federal saving could represent only .6 of 1 % of the total value of the federal deficit at its present level of approximately \$30 billion per annum for the next five years. We have yet to be convinced that the contribution of VIA to the deficit will be as dramatic as the Government says.

### Tourism and Privatization

The VIA 89 Review points out how important rail passenger service is to the tourist market, particularly in Western Canada. There is no doubt that one of the great tourist attractions of Canada is a train ride through the Rockies. We agree with VIA that there is tremendous potential for expanded tourism on the Rocky Mountaineer and perhaps an excellent opportunity for the private sector. The same can be said for a Canadian "Orient Express" and we encourage the Government and VIA to vigorously pursue possibilities in these areas.

### Conflict of Interest

On the day that Mr. Lawless appeared for VIA he also appeared for CN as President and CEO. The Committee could not ignore the apparent conflict of interest that is raised by this situation. We want to make it very clear that we in no way question Mr Lawless's integrity or his ability as a railroader. Indeed, in our view, the test is not one of integrity or honesty but whether a reasonable person could conclude that there is a possibility of bias or

tirer un profit sur le plan de l'exploitation, mais cela serait impossible sans l'aide ou l'intervention des gouvernements. D'après le Comité, le gouvernement fédéral doit s'engager financièrement et faire preuve d'autorité si l'on veut assurer le succès d'un service ferroviaire à grande vitesse au Canada. Tous les principaux intéressés doivent jouer leur rôle, y compris les provinces, les sociétés ferroviaires et l'industrie.

### La réduction du déficit

Certains témoins ont présenté des données très convaincantes démontrant que le plan du gouvernement ne permettra pas de réduire le déficit de la façon prévue. Dans le dernier chapitre de son Étude de 1989, VIA expose en détail les coûts directs et indirects que notre économie devra absorber s'il y a suppression totale de VIA. Ici encore, le Comité ne tentera pas de deviner quels chiffres sont exacts; qu'il suffise de souligner que le dernier chiffre présenté par Via est plutôt impressionnant. Seulement la moitié du réseau VIA a été supprimée jusqu'ici et l'on peut s'attendre à ce que l'économie en subisse des conséquences néfastes, tant directes qu'indirectes. Nous ne cherchons pas à conclure que le coût en dollars pourrait représenter 50 p. 100 des montants estimés par VIA; nous nous intéressons plutôt à l'importance des économies budgétaires. Par exemple, on nous a signalé que les économies annuelles moyennes du gouvernement fédéral pourraient s'élever à 0,6 de 1 p. 100 de la valeur totale du déficit fédéral, à son niveau actuel de quelque 30 milliards de dollars par année pour les cinq prochaines années. Nous ne sommes pas convaincus que l'élimination des services permettra de réduire le déficit autant que le prétend le gouvernement.

### Tourisme et privatisation

Dans son étude de 1989, VIA souligne l'importance du service ferroviaire voyageurs pour le marché touristique, plus particulièrement dans l'Ouest du Canada. Il ne fait aucun doute qu'une promenade en train dans les Rocheuses est l'une des principales attractions touristiques du Canada. Nous convenons avec VIA que le chemin de fer des Rocheuses présente un grand potentiel touristique et que le secteur privé pourrait également en profiter. On pourrait en dire autant d'un «Orient Express» canadien, et nous encourageons vivement le gouvernement et VIA à examiner les différentes possibilités.

### Conflits d'intérêts

Le jour où M. Lawless a comparu pour VIA, il a aussi témoigné à titre de président-directeur général du CN. Le Comité n'a pu fermer les yeux sur cet apparent conflit d'intérêts. Nous tenons à souligner que nous ne mettons absolument pas en doute l'intégrité de M. Lawless ni sa capacité en tant que directeur de chemin de fer. À notre avis, il n'est pas ici question de démontrer son intégrité ou son honnêteté mais plutôt de déterminer s'il est justifié de



conflict. What disturbs the Committee is that when it comes to "the crunch" between VIA and the railways, who will speak for VIA? We believe that, at this important juncture in VIA's checkered history, VIA needs a "raging bull" that is able, without fear of conflict, to represent VIA's interests in all circumstances. We are not persuaded that this is the case now.

### Conclusion

The first decade of VIA is a sad story. Indeed, the Committee can only come to one conclusion—VIA never had a chance, it was stillborn! VIA's track has been littered with good intentions and promises but unfortunately its salvation has, by no means, been assured.

The current evidence has not convinced the Committee that the salvation of VIA is at hand as a result of the new Government plan. In fact, the Committee fears that the "new VIA" will be caught, yet again, in a vicious cycle of service cuts, decreasing ridership, rising fares, higher costs, higher per passenger subsidy, service cuts... and that a national, affordable, sustainable rail passenger network will not happen. Indeed, we are baffled by the Government's approach in light of what is occurring in all other developed countries concerning rail passenger service. While these countries are expanding and modernizing their passenger railways we seem to be going in the opposite direction.

### Recommendations

Therefore, the Committee makes the following recommendations:

1. That the Government declare a moratorium on its announced service cuts to VIA Rail that are to become effective 15 January 1990.
2. That the Government, amend, by Order-in-Council, the terms of reference of the Royal Commission on a National Passenger Transportation System and charge it to examine rail passenger services and make an Interim Report as soon as possible.
3. That the Government direct the Royal Commission, in undertaking its Interim Report on rail passenger service to give particular attention to the following issues:

A Legislative Mandate;  
Future Equipment Requirements;  
Improved Productivity;  
Overall Environmental Impacts;  
High Speed Rail in the Corridor;

conclure à un risque de parti pris ou de conflit d'intérêts. Le Comité se demande qui défendra les intérêts de VIA lors d'une confrontation avec les compagnies de chemin de fer. Nous estimons que, à cette importante croisée des chemins, VIA a besoin d'un ardent défenseur qui soit capable, sans crainte des conflits, de représenter les intérêts de VIA, quelles que soient les circonstances. Nous doutons qu'il en soit ainsi maintenant.

### Conclusion

Les dix premières années de VIA ont été difficiles. De fait, le Comité ne peut que tirer une seule conclusion, et c'est que VIA n'a jamais eu une seule chance de s'en sortir, elle était morte avant même de naître! La voie était pavée de bonnes intentions et de promesses mais, malheureusement, son salut n'a jamais été assuré, bien au contraire.

Les témoignages n'ont pas convaincu le Comité que le nouveau plan gouvernemental assurera le salut de VIA. En fait, le Comité craint que le «nouveau VIA» ne soit encore une fois pris au piège d'un cercle vicieux : réduction du service, diminution de la clientèle, augmentation des tarifs et des coûts et des subventions par voyageur, réduction du service, et ainsi de suite, et que nous n'assisterons pas à l'établissement d'un réseau voyageurs national, abordable et viable. Le Comité est plutôt troublé par l'attitude qu'a adopté le gouvernement, étant donné la façon dont d'autres pays industrialisés se sont penchés sur la question du service ferroviaire voyageurs. Tandis que les réseaux ferroviaires de ces pays se modernisent et prennent de l'expansion, le Canada semble aller dans la direction opposée.

### Recommendations

Par conséquent, le Comité tient à faire les recommandations suivantes :

1. que le gouvernement déclare un moratoire à l'égard des réductions du service de VIA Rail qui doivent entrer en vigueur dès le 15 janvier 1990;
2. que le gouvernement modifie, par décret, le mandat de la Commission royale sur le système national de transport voyageurs et qu'il demande à celle-ci d'examiner la situation des services ferroviaires voyageurs et de présenter un rapport provisoire dès que possible;
3. que le gouvernement exhorte la Commission royale, dans l'élaboration de son rapport provisoire, d'accorder une attention spéciale aux points suivants :

le mandat législatif,  
les besoins futurs en matière de matériel,  
l'amélioration de la productivité,  
les incidences écologiques,  
un service à grande vitesse dans le couloir,

Alternatives for the Remote Services and their Financing; and

Privatization Options.

We appreciate that these recommendations fly in the face of the Government's dedication to the reduction of the deficit. However, the railway did bind this country together and is part of our national heritage and, some would say, it is guaranteed by Confederation. It is ironic that at a time when the north—south pull has never been greater, and the strains on our Confederation acute, that, in the name of deficit reduction, rail passenger service has been cut in half. We believe a majority of Canadians want a modern, efficient national passenger rail system and would be willing to pay the \$4.00 per capita per year to give VIA a reprieve until the Royal Commission makes its Interim Report. This should be considered as an investment in the future rather than continuing needless and wasteful subsidization. Afterall, if the Export Development Corporation is prepared to give AMTRAK a vote of confidence by providing it with a loan of \$100 million to buy railway cars from Bombardier surely VIA should receive the same vote of confidence from the Government.

#### REQUEST FOR A GOVERNMENT RESPONSE

Your Committee requests that the Government table a comprehensive response to this Report in accordance with the provisions of Standing Order 109.

les services aux régions éloignées et leur financement, et

les possibilités de privatisation.

Nous sommes conscients que ces recommandations sont contraires à l'objectif prioritaire du gouvernement qui consiste à réduire le déficit. Toutefois, il ne faut pas oublier que le chemin de fer a unifié le pays et qu'il fait partie de notre patrimoine national; certains iront même jusqu'à avancer que son existence est garantie par la Confédération. Il est ironique d'assister à une époque où l'intérêt mutuel du nord et du sud est le plus intense, à l'élimination de la moitié des services ferroviaires voyageurs . . . et uniquement pour réduire le déficit. Nous croyons que la majorité de la population souhaite être dotée d'un système national qui soit moderne et efficace et que chaque Canadien serait disposé à déboursier la somme de 4 \$ par année pour donner à VIA un sursis en attendant le dépôt du rapport provisoire de la Commission d'enquête. Cela devrait être considéré comme un investissement pour l'avenir plutôt que comme un gaspillage continu des deniers publics. Après tout, si la Société pour l'expansion des exportations est disposée à donner un vote de confiance à AMTRAK en lui concédant le prêt de 100 millions de dollars qui lui permettra d'acheter des wagons de Bombardier, VIA mérite certainement la même confiance de la part du gouvernement.

#### DEMANDE D'UNE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Votre Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport conformément aux dispositions de l'article 109 du Règlement.



APPENDIX A  
WITNESSES

ISSUE NO.

DATE

ANNEXE A  
TÉMOINSFASCICULE  
NO

DATE

<b>AMTRAK:</b>	27	November 6, 1989	<b>AMTRAK:</b>	27	6 novembre 1989
Tim Gardner, Vice-President, Marketing and Planning.			Tim Gardner, Vice-président, Commercialisation et planifi- cation.		
<b>Canadian Brotherhood of Rail- way, Transport and General Workers:</b>	22	October 24, 1989	<b>Association canadienne de l'autobus:</b>	23	26 octobre 1989
Al Cerilli, Regional Vice-President.			Frank J. Trotter, Directeur;		
			Brian Gillis, Président de <i>Acadian Lines Ltd.</i> , Vice-président, Association canadienne de l'autobus.		
<b>Canadian Bus Association:</b>	23	October 26, 1989	<b>Association des syndicats des cheminots du Canada:</b>	26	2 novembre 1989
Frank J. Trotter, Executive Director;			Ed Abbot, Secrétaire exécutif, avec:		
Brian Gillis, President, Acadian Lines Ltd., Vice-President, Canadian Bus Association.			<b>De la Fraternité des wa- gonniers des chemins de fer du Canada:</b>		
			Stan Horodyski, Président;		
			<b>Des Travailleurs unis des transports:</b>		
			Ron Bennett, Directeur législatif canadien.		
<b>The Canadian Railway Labour Association:</b>	26	November 2, 1989	<b>CN Rail:</b>	19	17 octobre 1989
Ed Abbot, Executive Secretary; with:			Ron Lawless, Président et directeur général;		
<b>From the Canadian Brotherhood of Railway Carmen:</b>			John Sturgess, Chef de l'Exploitation.		
Stan Horodyski, President;					
<b>From the United Transpor- tation Union:</b>					
Ron Bennett, Canadian Legislative Director.					

	ISSUE NO.	DATE		FASCICULE NO	DATE
<b>CN Rail:</b>	19	October 17, 1989	<b>Comité de sauvetage de Via Rail:</b>	21	19 octobre 1989
Ron Lawless, President and Chief Executive Officer;			Elsie Wayne, Maire de Saint-Jean (N.-B.);		
John Sturgess, Chief Operating Officer.			L'hon. Michael McKee, Ministre du Travail (N.-B.);		
			Manning MacDonald, Maire de Sydney (N.-E.), Président de Cape Breton <i>Joint Expenditure Board</i> ;		
			P <sup>r</sup> Roy George, Université Dalhousie.		
<b>Domm, Bill</b> Member of Parliament; with:	25	November 1, 1989	<b>Dignité rurale du Canada et le Comité VIA Gaspésie:</b>	23	26 octobre 1989
From the Toronto-Havelock Passenger Line Association:			Cynthia Patterson, Coordonnatrice nationale, Dignité rurale du Canada;		
Paul Pagnuelo.			Gaétan Beaulieu, Secrétaire, Le Comité VIA Gaspésie.		
<b>Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, for the Front Commun des syndicats du rail:</b>	22	October 24, 1989	<b>Domm, Bill</b> Député; avec:	25	1 novembre 1989
Fernand Daoust, Secretary General; with:			Du Toronto-Havelock Passenger Line Association:		
From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:			Paul Pagnuelo.		
René Moreau, National Vice-President;					
From the Canadian Brotherhood of Railway Carmen:					
Daniel Senez, National Vice-President.					
<b>Federation of Canadian Municipalities:</b>	21, 28	October 19, 1989 November 7, 1989	<b>Fédération canadienne des municipalités:</b>	21, 28	19 octobre 1989 7 novembre 1989
Mayor George Ferguson, District of Abbotsford, B.C., President, Federation of Canadian Municipalities;			George Ferguson, Président et maire, District D'Abbotsford (C.-B.);		
Mayor Hazel McCallion, City of Mississauga, Ontario, Chairman, FCM Standing Committee on National Transportation.			Hazel McCallion, Maire de Mississauga (Ont.), Présidente du Comité permanent de la FCM sur les transports nationaux.		



	ISSUE NO.	DATE		FASCICULE NO.	DATE
<b>Government of Manitoba:</b>	24	October 31, 1989	<b>Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, pour le Front commun des syndicats du rail:</b>	22	24 octobre 1989
The Hon. Albert Driedger, Minister of Highways and Transportation;			Fernand Daoust, Secrétaire général; avec:		
Jim Wallace, Executive Director, Transportation Policy, Programs and Research;			De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers: René Moreau, Vice-président national;		
Dennis Schaefer, Director, Transportation Policy.			De la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada:		
			Daniel Senez, Vice-président national.		
<b>Government of Nova Scotia:</b>	21	October 19, 1989	<b>Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:</b>	22	24 octobre 1989
Hon. Guy J. LeBlanc, Minister of Community Services and Acting Minister of Transportation and Communications;			Al Cerilli, Vice-président régional.		
Don MacDougall, Director of Policy, Department of Transportation and Communications.					
<b>Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups:</b>	24	October 31, 1989	<b>Gouvernement du Manitoba:</b>	24	31 octobre 1989
William Norrie, Mayor of Winnipeg;			L'hon. Albert Driedger, Ministre des Transports et des Autoroutes;		
Herb Middlestead, President, Winnipeg Chamber of Commerce;			Jim Wallace, Directeur exécutif, Politique des transports, Programmes et recherche;		
Al Cerilli, Regional Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers;			Dennis Schaefer, Directeur, Politique des transports.		
Susan Hart-Kulbaba, Federation Co-ordinator, Manitoba Federation of Labour.					
<b>National Association of Railroad Passengers (U.S.):</b>	28	November 7, 1989	<b>Gouvernement de la Nouvelle-Écosse:</b>	21	19 octobre 1989
Ross Capon, Executive Director.			L'hon. Guy J. LeBlanc, Ministre des services communautaires, et ministre par intérim des Transports et des Communications;		
			Don MacDougall, Directeur des politiques, Ministère des Transports et des Communications.		

	ISSUE NO.	DATE		FASCICULE NO	DATE
<b>Ontario Public Interest Research Group (Guelph):</b>	26	November 2, 1989	<b>Maires du Corridor Québec-Windsor:</b>	28	7 novembre 1989
Peter Thorn, Information Officer.			Jean Pelletier, Maire de Québec;		
			Gilles Beaudoin, Maire de Trois-Rivières;		
			Jean Doré, Maire de Montréal;		
			Jim Durrell, Maire d'Ottawa;		
			Art Eggleton, Maire de Toronto;		
			Howard Levine, Conseiller, Ville de Toronto;		
			Tom Gosnell, Maire de London;		
			John Millson, Maire de Windsor.		
<b>Pine Ridge Rail Passenger Task Force:</b>	26	November 2, 1989	<b>Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups:</b>	24	31 octobre 1989
Joan Chalovich, Acting Chairman;			William Norrie, Maire de Winnipeg;		
Terrence Stopps, Member;			Herb Middlestead, Président, Chambre de commerce de Winnipeg;		
William Carrick, Member.			Al Cerilli, Vice-président régional, Fraternité canadienne des cheminsots, employés des transports et autres ouvriers;		
			Susan Hart-Kulbaba, Coordonnatrice, Fédération manitobaine du travail.		



	ISSUE NO.	DATE		FASCICULE NO.	DATE
<b>Québec-Windsor Corridor Mayors:</b>	28	November 7, 1989	<b>National Association of Railroad Passengers (É.-U.):</b>	28	7 novembre 1989
Jean Pelletier, Mayor of Québec City;			Ross Capon, Directeur exécutif.		
Gilles Beaudoin, Mayor of Trois-Rivières;					
Jean Doré, Mayor of Montréal;					
Jim Durrell, Mayor of Ottawa;					
Art Eggleton, Mayor of Toronto;					
Howard Levine, Councillor, City of Toronto;					
Tom Gosnell, Mayor of London;					
John Millson, Mayor of Windsor.					
<b>Rail Travel Centre:</b>	28	November 7, 1989	<b>Ontario Public Interest Research Group (Guelph):</b>	26	2 novembre 1989
Carl Fowler, General Manager.			Peter Thorn, Agent d'information.		
<b>Rural Dignity of Canada and the VIA Gaspesia Committee:</b>	23	October 26, 1989	<b>Pine Ridge Rail Passenger Task Force:</b>	26	2 novembre 1989
Cynthia Patterson, National Co-ordinator, Rural Dignity of Canada;			Joan Chalovich, Présidente par intérim;		
Gaétan Beaulieu, Secretary, The VIA Gaspesia Committee.			Terrence Stopps, Membre;		
			William Carrick, Membre.		
<b>Save Via Rail Committee:</b>	21	October 19, 1989	<b>Rail Travel Centre:</b>	28	7 novembre 1989
Mayor Elsie Wayne, Saint John, N.B.;			Carl Fowler, Directeur général.		
Hon. Michael McKee, Minister of Labour, N.B.;					
Mayor Manning MacDonald, Sydney, Nova Scotia, Chairman, Cape Breton Joint Expenditure Board;					
Prof. Roy George, Dalhousie University.					

	ISSUE NO.	DATE		FASCICULE NO	DATE
<b>Transport Canada:</b>	18,	October 16, 1989	<b>Transports Canada:</b>	18,	16 octobre 1989,
	24	October 31, 1989		24	31 octobre 1989
Hon. Benoît Bouchard, Minister of Transport;			L'hon. Benoît Bouchard, Ministre des Transports;		
Glen Shortliffe, Deputy Minister;			Glen Shortliffe, Sous-ministre;		
Suzanne Hurtubise, Director General, Surface Policy and Programs;			Suzanne Hurtubise, Directeur général, Politique de surface et pro- grammes;		
Louis Ranger, Director General, Economic Analysis.			Louis Ranger, Directeur général, Analyse économique.		
<b>Transport 2000:</b>	20	October 18, 1989	<b>Transport 2000:</b>	20	18 octobre 1989
Chris Holloway, Director;			Chris Holloway, Directeur;		
David Jeanes, Treasurer;			David Jeanes, Trésorier;		
Harry Gow, Vice-President East;			Harry Gow, Vice-président (Est);		
Roy Jamieson, Policy Coordinator.			Roy Jamieson, Politiques et programmation.		
<b>Union des municipalités du Québec:</b>	21	October 19, 1989	<b>Union des municipalités du Québec:</b>	21	19 octobre 1989
Jean-Louis Desrosiers, Vice-President and Mayor of the City of Mont-Joli;			Jean-Louis Desrosiers, Vice-président et maire de Mont-Jolli (Québec);		
Pierre Prévost, Policy Analyst.			Pierre Prévost, Analyste de politiques.		
<b>VIA Rail:</b>	19	October 17, 1989	<b>VIA Rail:</b>	19	17 octobre 1989
Ron Lawless, President and Chief Executive Officer;			Ron Lawless, Président et directeur général;		
Lawrence Hanigan, Chairman of the Board;			Lawrence Hanigan, Président du Conseil;		
Bill Morin, Executive Vice-President and Chief Operating Officer;			Bill Morin, Vice-président administratif et chef de l'Exploitation;		
James Roche, Vice-President, Corporate Planning.			James Roche, Vice-président, Planification générale.		



A copy of the relevant Minutes of Proceedings and evidence (Issues Nos. 18 to 27 inclusive and 28 which includes this Report) is tabled.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (fascicules n<sup>os</sup> 18 à 27 et le fascicule 28 qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

*Le président,*

PATRICK NOWLAN,

*Chairman.*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 7, 1989  
(33)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Réginald Bélair for Joe Comuzzi, David Bjornson for Darryl Gray, Joe Fontana for Stan Keyes, Girve Fretz and Ken Monteith for Harry Chadwick.

*Other Members present:* Ross Belsher, Bill Casey, André Ouellet.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Québec-Windsor Corridor Mayors:* Jean Pelletier, Mayor of Québec City; Gilles Beaudoin, Mayor of Trois-Rivières; Jean Doré, Mayor of Montréal; Jim Durrell, Mayor of Ottawa; Art Eggleton, Mayor of Toronto; Howard Levine, Councillor, City of Toronto; Tom Gosnell, Mayor of London; John Millson, Mayor of Windsor; George Ferguson, President, Federation of Canadian Municipalities; Hazel McCallion, Mayor of Mississauga. *From the National Association of Railroad Passengers (U.S.):* Ross Capon, Executive Director. *From Rail Travel Centre:* Carl Fowler, General Manager.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 11:30 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:34 o'clock a.m., the sitting resumed.

The witnesses continued to make statements and answer questions.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING  
(34)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 3:36 o'clock p.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 7 NOVEMBRE 1989  
(33)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Réginald Bélair remplace Joe Comuzzi; David Bjornson remplace Darryl Gray; Joe Fontana remplace Stan Keyes; et Girve Fretz et Ken Monteith remplacent Harry Chadwick.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Bill Casey et André Ouellet.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Des Maires du corridor Québec-Windsor:* Jean Pelletier, maire de Québec; Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières; Jean Doré, maire de Montréal; Jim Durrell, maire d'Ottawa; Art Eggleton, maire de Toronto; Howard Levine, conseiller, Ville de Toronto; Tom Gosnell, maire de London; John Millson, maire de Windsor; George Ferguson, président, Fédération canadienne des municipalités; Hazel McCallion, maire de Mississauga. *De la National Association of Railroad Passengers (É.-U.):* Ross Capon, directeur exécutif. *Du Rail Travel Centre:* Carl Fowler, directeur général.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 11 h 30, la séance est suspendue.

À 11 h 34, la séance reprend.

Les témoins continuent de faire des exposés et de répondre aux questions.

À 12 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(34)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 15 h 36, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).



*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Réginald Bélair for Joe Comuzzi, Joe Fontana for Stan Keyes, François Gérin for Ken Atkinson, Barbara Greene for Darryl Gray, Walter Van de Walle for Arnold Malone, Dave Worthy for Harry Chadwick.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The Committee commenced consideration of a Draft Report.

It is agreed,—That pursuant to Standing Order 109, the Committee request a comprehensive response from the Government.

It is agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the Draft Report to the House.

It is agreed,—That the Draft Report be concurred in.

*Ordered,*—That the Chairman present the Report to the House.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Réginald Bélair remplace Joe Comuzzi; Joe Fontana remplace Stan Keyes; François Gérin remplace Ken Atkinson; Barbara Greene remplace Darryl Gray; Walter Van de Walle remplace Arnold Malone; et Dave Worthy remplace Harry Chadwick.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Le Comité étudie une ébauche de rapport.

Il est convenu,—Que conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de lui fournir une réponse globale.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à faire apporter au besoin des changements typographiques et de rédaction qui peuvent, sans modifier le sens de l'ébauche du rapport à la Chambre.

Il est convenu que l'ébauche du rapport soit adoptée.

*Il est ordonné,*—Que le président soumette le rapport à la Chambre.

À 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, November 7, 1989

• 0929

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. As we have a lot of very interesting witnesses here today, I think we should try to maintain our schedule, and that is to get started at 9.30 a.m. Other members will come in—I know they are still travelling—but we have the spokespersons for all parties here, and I know our witnesses at the other end of the table are used to holding meetings when sometimes they are looking for quorums and members who are otherwise engaged from time to time.

• 0930

I would like to welcome you all to the Railway Committee Room, which has a lot of history to it. Of course we traditionally hold our meetings here, and I am very glad we are able to have this room today to meet this august delegation of mayors from the corridor area of Canada and the very heavily urbanized area of Canada.

We have many mayors here. I see His Worship the Mayor of Ottawa here with the Mayors of Montreal, Toronto, and other places. Whoever is the chairperson of your group, I wonder if you could introduce those mayors with you. We have a brief that has been circulated, and I gather you are going to go over that and throw it open to others so we can get into questions and answers. As in your council meetings from time to time, we want to hear you, but we want to hear you within a certain timeframe if we can.

With no further ado, Mayor Durrell, I welcome you and your associates.

**His Worship Mayor Jim Durrell (City of Ottawa):** Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure for me. Our format will basically be one of Mayor Doré from Montreal giving a national perspective *en français* and then Mayor Eggleton from Toronto doing somewhat the same, but in a little different context, in English. We will then be asking each of the mayors to give a short presentation on their particular cities and the impact on the corridor.

We have Mayor Gilles Beaudoin from Trois Rivières; George Ferguson, of course, the President of FCM; Hazel McCallion, the Mayor of Mississauga, who is representing the transportation committee of the Federation of Canadian Municipalities; Mayor Eggleton from Toronto; Jim Durrell from Ottawa; Mayor Jean Doré from

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 7 novembre 1989

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoins. Puisque nous accueillons nombre de témoins fort intéressants ce matin, je pense qu'il faudrait essayer de s'en tenir à l'horaire prévu. Il nous faut donc commencer à 9h30. D'autres députés arriveront plus tard; cependant puisque les porte-parole de chaque parti sont présents, nous pouvons commencer. Je sais d'ailleurs que nos témoins savent bien ce que c'est que d'attendre d'avoir le quorum pour commencer des réunions. Parfois les membres des comités sont occupés à d'autres choses.

J'aimerais vous souhaiter la bienvenue dans la salle du Comité des chemins de fer, une salle en quelque sorte historique. Nous tenons habituellement nos réunions ici et je suis très heureux que la salle ait été libre ce matin pour que nous puissions rencontrer cette délégation de maires représentant les localités du corridor Québec-Windsor, un corridor qui traverse une région éminemment urbaine du Canada.

Nous accueillons aujourd'hui un très grand nombre de maires. M. le maire d'Ottawa est accompagné des maires de Montréal, de Toronto et d'autres localités. Je ne sais qui est votre porte-parole, mais je lui demanderai de nous présenter ceux qui l'accompagnent. Nous avons reçu un mémoire que nous avons distribué aux députés, et j'ai cru comprendre que vous désirez nous donner un bref aperçu avant de répondre aux questions. Tout comme les conseils municipaux qui le font de temps à autre, nous tenons à entendre les témoins, mais, si c'est possible, nous aimerions respecter l'horaire que nous nous sommes fixé.

Sans plus attendre, monsieur Durrell, je tiens à vous souhaiter la bienvenue ainsi qu'aux maires qui vous accompagnent.

**Son honneur le maire Jim Durrell (ville d'Ottawa):** Merci, monsieur le président. Je suis fort heureux d'être ici. Voici comment nous allons procéder: M. Doré, le maire de Montréal, vous donnera un aperçu national en français, puis M. Eggleton, le maire de Toronto, fera à peu près la même chose mais dans un contexte un peu différent et en anglais. Puis nous demanderons à chacun des maires de dire quelques mots sur leur ville et l'importance du corridor Québec-Windsor pour celle-ci.

Notre délégation comprend M. Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières; M. George Ferguson, président de l'Association canadienne des maires et des municipalités; Hazel McCallion, maire de Mississauga, qui représente le comité des transports de la Fédération canadienne des maires et des municipalités; Eggleton, maire de Toronto;



## [Text]

Montreal; Mayor Jean Pelletier, ville du Québec; Tom Gosnell, Mayor of London; and John Millson, Mayor of Windsor.

**Son honneur le maire Jean Doré (ville de Montréal):** Monsieur le président, je veux d'abord vous dire à quel point la Coalition des maires du corridor Québec-Windsor est heureuse d'être présente aujourd'hui à votre Comité et de pouvoir vous donner son point de vue. Les sept villes qui font partie de ce regroupement ont une population totale ou un bassin d'affluence de 14 millions de personnes.

Géographiquement, le corridor Québec-Windsor trace une ligne entre deux grande régions métropolitaines et la Capitale nationale et est à la fois un lien est-ouest et une porte d'entrée vers le sud. Le corridor représente l'un des meilleurs potentiels de développement pour le transport ferroviaire des voyageurs en Amérique du Nord.

C'est donc le point de vue de la région urbanisée la plus peuplée au Canada que nous vous apportons. Nous voudrions vous exprimer ce que le transport ferroviaire des voyageurs ou encore le rail passager signifie pour nous, pour notre économie, pour notre qualité de vie, et je dirais même pour notre façon de vivre comme Canadiens, mais de façon plus importante encore, ce que le système de rail passager représente pour l'avenir de ce pays.

C'est bien là l'essentiel du débat qui nous confronte actuellement: l'avenir des transports au Canada et l'avenir du rail passager au Canada. Ce ne sont pas seulement Toronto, Montréal ou les maires du corridor qui sont concernés, mais tout l'ensemble du pays.

On croit sincèrement que l'amélioration du transport ferroviaire des voyageurs constitue un élément de solution pratique aux problèmes auxquels nos villes font face. Je pense en particulier à la pollution atmosphérique, à l'engorgement de la circulation de nos routes et des aéroports, aux stratégies de développement industriel, commercial et touristique de nos régions. On croit, bien sûr, en nos capacités collectives et d'imagination de dynamiser et de mieux utiliser le transport ferroviaire en réponse à l'ensemble de ces problèmes.

• 0935

La Coalition des maires du corridor Québec-Windsor a demandé au ministre fédéral, lors de sa rencontre du 19 juin dernier, de préserver le statu quo concernant le réseau et les services de VIA. Cette demande en accompagnait d'autres relatives à l'accès aux données et à toutes les études pertinentes pour l'examen du dossier, notamment *Revue 89* de VIA. Les demandes des maires du corridor s'appuyaient sur un raisonnement très simple, un raisonnement commun qui veut que des décisions ayant un impact important sur le développement économique des villes et même sur les finances municipales fassent d'abord l'objet d'une réflexion sérieuse qui devrait inclure leur point de vue.

## [Translation]

Jim Durrell, maire d'Ottawa; Jean Doré, maire de Montréal; Jean Pelletier, maire de Québec; Tom Gosnell, maire de London; et enfin John Willson, maire de Windsor.

**His Worship Mayor Jean Doré (City of Montreal):** Mr. Chairman, first of all I would like to tell you that the Coalition of Mayors of the Quebec-Windsor Corridor is very happy to appear before you committee today to share with you its opinion concerning VIA Rail. The seven cities that are represented here today have a total population of 14 million people.

Geographically, our cities form a straight line between two great metropolitan areas and through the National Capital; it is an east-west link as well as a gateway to the south. It is one of the most likely corridors in all of North America for a world-class intercity rail system.

Today we will let you know the point of view of the most densely populated urban area in Canada. We would like to explain to you what passenger rail transportation means to us, to our economy, to our quality of life, and I would even say to our way of life as Canadians. Moreover, and it is even more important, we would like to tell you what passenger rail service means for the future of our country.

That is the crux of the matter: the future of transport in Canada and the future of passenger rail service in Canada. This does not simply affect the mayors of Toronto, Montreal or corridor mayors, but the whole country.

We believe that the improvement of intercity rail offers valuable solutions to urgent problems that beset our cities. I am referring, in particular, to air pollution, traffic congestion—on highways and at airports—and economic development in industry, commerce, and tourism. We believe that Canadians are fully capable of operating a successful and efficient rail system that offers these benefits.

The Coalition of Corridor Mayors urged the Minister of Transport, in our June 19 meeting, to preserve the status quo in the network and services of VIA. This request was accompanied by a call for more information, particularly for VIA's costs, revenues, and ridership, and the VIA Rail 1989 Review. These requests of the Mayors of the Quebec-Windsor Corridor were based on our shared belief that questions with major impacts on the economic development of our cities, and on municipal finances, should receive full consideration, including consultation with municipalities.

## [Texte]

La réponse a été cette décision unilatérale du gouvernement et la divulgation d'études incomplètes en même temps que l'annonce des coupures. On doit dire que c'est une attitude qui diffère sensiblement des habitudes des gouvernements municipaux qui, de façon générale, ont tendance à traiter de façon moins cavalière les demandes publiques de consultation.

Par exemple, pour l'Office national des transports, il est normal et habituel de consulter avant d'abandonner un service de fret, mais étrangement, l'abandon progressif du service de rail passager échappe à tout processus, sauf celui que votre Comité a décidé de mener publiquement, et je l'en félicite.

L'amputation de 25 p. 100 des services affecte plus d'un million de voyageurs dans le corridor et va laisser ce type de transport ferroviaire sans aucune perspective d'amélioration. D'ici deux mois, le tiers des utilisateurs du train au Canada devront trouver une solution de rechange, et 2,761 personnes expérimentées seront payées pour ne plus remplir leurs fonctions.

Le gouvernement a annoncé qu'à la suite de ces coupures, VIA restera un réseau national abordable et soutenu. Le moins qu'on puisse dire, c'est que nous ne sommes pas très rassurés. Devant ce Comité, le ministre fédéral lui-même a avoué ne pas savoir ce qu'il adviendra de VIA et de ses usagers après cinq ans de coupures. Les événements actuels laissent présager des trains interurbains de plus en plus déficitaires, un mandat de liaison nationale amputé et un réseau de plus en plus difficile à soutenir.

Nous croyons que les coupures annoncées à VIA auront un impact positif minime, pour ne pas dire très minime, sur la réduction du déficit fédéral, mais auront par contre un impact négatif considérable sur nos villes, non seulement en termes d'emplois, mais aussi en termes de dégradation de notre qualité de vie par une pression accrue sur nos infrastructures et sur d'autres modes de transport plus polluants. C'est pourquoi la Coalition des maires, qui réunit les villes de Québec, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Toronto, London et Windsor, demande au gouvernement fédéral de surseoir à l'application des coupures de services de VIA jusqu'au dépôt du rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport des personnes.

On demande d'avoir le temps d'évaluer les conséquences d'un tel geste sur les villes et de procéder à la rationalisation des services de train de voyageurs et du transport voyageur en général, non seulement en ayant en tête la réduction du déficit, mais dans le contexte d'une amélioration des liaisons, d'une solution de rechange valable et moins polluante aux modes de transport aérien et routier.

À Montréal et à Toronto, 1,600 emplois vont être éliminés et entraîneront la disparition de 5,000 à 6,000 autres emplois. On a déjà évalué à 131 millions de dollars

## [Traduction]

The response to our request was the unilateral action taken by the government and the disclosure of incomplete studies at the same time as the cuts were announced. This is an attitude which is at variance with our practices at the municipal level. Municipal government tends to be less cavalier in rejecting public requests for consultation.

At the National Transportation Agency, for instance, consultations are usually carried out before a freight rail service is abandoned. But, as strange as it may seem, a gradual abandonment of passenger rail service would have been free and clear of any form of consultative process, were it not that your committee decided to deal with this question. And I congratulate you for that.

In the Corridor, the amputation of 25% on intercity services in two months time affects more than a million passengers. Across the country, one third of the users of the intercity passenger rail system will be forced to find alternatives, and 2,761 experienced employees will be paid not to serve these rail passengers.

The government has told us that, following the cuts, we will have a VIA system that is national, affordable, and sustainable. The least one can say is that we are hardly reassured. The Minister of Transport appeared before this committee and admitted that he had no idea what would become of VIA Rail and its users after the five-year program of budget cuts. We see that on its present course the intercity passenger rail system will become even less affordable to operate. Its national role will become increasingly irrelevant, and the system will become harder to sustain.

We believe that the cuts to VIA will have, at best, only the slightest positive impact on reducing the federal deficit. They will, however, have a substantial negative impact on our cities, not only as it concerns jobs, but also because the increased pressures on our infrastructures and other, more polluting, means of transportation will diminish our quality of life. For these reasons, the Coalition of Mayors, representing Quebec City, Trois-Rivières, Montreal, Ottawa, Toronto, London and Windsor ask that the application of service cuts by VIA Rail be delayed until the report of the Royal Commission on Transport is published.

We demand the time to measure the consequences of the proposed action for our cities; and we demand that the organization of passenger rail service and passenger transportation in general proceed not only with a view to cutting the deficit, but within the larger context of improving rail service, which is a valid and less polluting alternative to air and road transportation.

In Montreal and Toronto, 1,600 jobs will be eliminated and will lead to the loss of 5,000 to 6,000 other jobs. It is estimated that Montreal will be hit by wage losses of \$131



## [Text]

les pertes salariales pour Montréal. Je laisserai le maire de Toronto commenter ce que cela représente pour sa ville.

Par ailleurs, il y a les fournisseurs, manufacturiers et entreprises de services qui, jusqu'à maintenant, ont démontré leur efficacité sur le marché canadien, ce qui leur a d'ailleurs permis d'exporter des équipements et des services un peu partout dans le monde. On peut se demander quelle vitrine il leur reste maintenant pour vendre leur expertise et leurs produits en matière de transport ferroviaire.

Et qui, à l'avenir, va assurer les liaisons ferroviaires pour voyageurs au Canada? Amtrak? Une fois abandonné par nous, le transport ferroviaire en intéressera peut-être d'autres. Je mentionne Amtrak parce qu'il me semble qu'il s'agit là d'une expérience qui devrait être non seulement lumineuse pour le Canada, mais indicative de la voie à prendre. Amtrak a été créée en 1971, a procédé à une sévère rationalisation de ses routes, c'est vrai, mais a investi 4 milliards de dollars pour moderniser ses équipements, ce qui a été complété en 1980. En améliorant des lignes de chemin de fer, on a pu atteindre des vitesses de 200 kilomètres à l'heure entre New York et Washington et de 176 kilomètres à l'heure entre New York et Albany. Amtrak a réussi à réduire les subventions par passager à 35\$, ce qui est à peu près l'équivalent du financement du transport par avion au Canada, et à atteindre un recouvrement de ses coûts de l'ordre de 69 p. 100.

• 0940

Je vous ferai remarquer que si on compare la situation d'Amtrak à celle de VIA du point de vue du taux de recouvrement des coûts, on se rend compte qu'il y a quelque chose d'assez remarquable. VIA a un taux de recouvrement des coûts de 69 p. 100. Dans le corridor Montréal-Toronto, VIA atteignait 68 p. 100; dans celui de Montréal-Québec, 50 p. 100; dans celui de Toronto-Windsor, près de 75 p. 100. C'est un résultat assez remarquable compte tenu de l'état de vétusté de nos équipements.

Par ailleurs, Amtrak, aux États-Unis, malgré le succès, n'effectue que 1 p. 100 de l'ensemble des déplacements interurbains, alors que pour VIA, dans le corridor au complet, c'est 7 p. 100. Entre Montréal et Toronto, c'est 10 p. 100 et entre Toronto et Windsor, c'est 14 p. 100 de l'ensemble des déplacements qui sont effectués par train, d'où une importance accrue du train chez nous d'une certaine façon, tous modes confondus.

Le document que nous vous avons distribué, qui est intitulé *Un aiguillage vers l'avenir*, représente la position des maires qui croient que le développement des nouvelles technologies du train, maintenant aussi efficace que l'avion, et l'évolution d'une conscience environnementale plus développée chez nos citoyens permettent d'envisager le développement du train pour voyageurs dans un contexte d'intermodalité.

## [Translation]

million. I'll let the mayor of Toronto explain what this means for his city.

Furthermore, these suppliers, manufacturers, and service industries which have proven their effectiveness in the domestic market and which have exported equipment and services all over the world will now have no showcase for promoting their railway expertise and products.

Who will meet the rail service needs of Canadians in the future? Amtrak? Once we've abandoned rail service, others might take an interest in it. I mention Amtrak because it seems to me that theirs is an experience which is not only enlightening for Canada, but which also suggests the way we should go. Amtrak was created in 1971, and, it is true, drastically cut the number of its runs, but invested \$4 billion in refurbishing its equipment, a task that was completed in 1980. By improving railway lines, they were able to reach speeds of 200 km/h between New York and Washington and of 176 km/h between New York and Albany. Amtrak managed to cut its subsidies per passenger to \$35, which is approximately the funding air transportation gets in Canada. Amtrak has also succeeded in attaining a cost-recovery ratio of 69%.

I'd like to point out to you that if we compared Amtrak's situation to VIA's from the perspective of cost recovery, we will learn something rather astonishing. VIA has a cost-recovery ratio of 69%. In the Montreal-Toronto corridor, VIA has a cost-recovery ratio of 68%; in the Montreal-Quebec corridor, 50%; in the Toronto-Windsor corridor, almost 75%. These figures are rather remarkable when you consider how dilapidated our equipment is.

Moreover, in the United States, Amtrak, despite its success, is responsible for only 1% of all intercity travelling, while VIA is responsible for 7% of intercity travel in the entire corridor. Between Montreal and Toronto, this figure rises to 10% and between Toronto and Windsor, 14% of all travel is by train, which is why train travel is even more important for us.

The document that we have distributed to you and which is entitled "Debate at the Junction" sets forth the position of corridor mayors who believe that new train technologies—which now make rail travel as energy efficient as air travel—and a growing awareness of the environment will allow us to develop rail service within an inter-modal context.

## [Texte]

Le confort, l'efficacité énergétique, la solution de rechange au transport aérien qu'offre le train, plaident précisément en sa faveur pour la satisfaction des besoins de déplacement et pour le développement de nouveaux marchés. Quand on regarde ce qui se passe du côté de l'Europe et du Japon—je viens de décrire l'exemple américain—, on a une indication de la voie qu'un tel développement doit emprunter ici.

En Europe, au moment où on se parle, la stratégie veut que d'ici 1995, l'ensemble des pays européens aient ajouté 5,200 kilomètres de nouvelles lignes et modernisé 7,100 kilomètres de lignes existantes, pour un total de 12,300 kilomètres, soit presque l'aller-retour Saint-Jean—Victoria—Saint-Jean, et cela pour des déplacements de trains à haute vitesse à l'échelle de l'ensemble du continent européen.

Ce qui frappe, c'est que la densité de la population du corridor dépasse celle de plusieurs des pays d'Europe qui essaient de développer ou d'améliorer leur système de transport ferroviaire. En France, la densité est de 101 habitants par kilomètre carré; en Suède, 19; en Autriche, 90 habitants par kilomètre carré; en Suisse, 157 par kilomètre carré; en Italie, 190 habitants par kilomètre carré. Eh bien, dans la desserte Québec-Windsor, les 14 millions personnes dans l'aire d'affluence de ce corridor représentent 194 habitants par kilomètre carré. Dans ce contexte, au Canada, il y a place non pas pour réduire le service et pour laisser dépérir le système, mais plutôt pour l'améliorer et, dans certains cas, carrément le moderniser.

Les efforts faits par VIA au cours des dernières années en particulier, à mon point de vue, ont bien illustré le potentiel. Malgré la piètre qualité des équipements et du matériel roulant—tous en conviennent—, malgré la durée des trajets, parce que le train roule trop lentement, malgré le fait qu'il y ait absence de priorité des trains de passagers sur les trains de marchandise. . . Le Canada est sûrement le seul pays au monde où les trains de passagers doivent s'arrêter pour laisser passer des trains de fret. Dans tous les autres pays du monde, la priorité est aux trains de passagers, et le fret voyage de nuit ou en dehors des heures d'affluence des trains de passagers. Donc, malgré tout cela, VIA a réussi à augmenter son achalandage de 10 p. 100 en 1987-1988 et de 13 p. 100 en 1988-1989, ce qui est tout à fait remarquable quand on sait ce qu'il faut pour augmenter des parts de marché dans un milieu aussi concurrentiel que celui des transports.

Monsieur le président, je termine ma présentation en vous disant qu'il me semble évident que, pour le gouvernement, les investissements dans la modernisation et dans le renouveau ferroviaire, soit par l'amélioration des trains conventionnels, soit par le développement de portions haute vitesse du réseau, comme c'est le cas, par exemple, pour le TGV Paris-Lyon, sont les options qui doivent être retenues pour répondre aux problèmes de transport de notre pays au siècle prochain.

## [Traduction]

The comfort of rail, its energy efficiency, its proven potential as a major alternative to air travel, also point to social utility and vast untapped market potential. When we look at what's happening in Europe and Japan—and I've just described the situation in the United States—we can see how rail service might be developed here.

At the present time in Europe, there are plans underway to add 5,200 km in new rail lines and to modernize 7,100 km of existing lines by 1995. This will give them a total of 12,300 km of railway line, which is almost the same distance as a round trip between St. John and Victoria. And these lines are for high-speed rail service across Europe.

What is striking is that the population density in the Windsor-Quebec corridor is greater than that of several European countries which are now trying to either develop or improve rail transportation. In France, there are 101 inhabitants per square kilometre; in Sweden, 19; in Austria, 90; in Switzerland, 157; in Italy, 190. Well, on the Quebec-Windsor run, with its demographic basin of 14 million people, the corridor has a population density of 194 inhabitants per square kilometre. Given these facts, it seems that rather than cutting service and letting the system disappear, we should improve it and, in some cases, modernize it.

VIA's efforts over the past few years have in my opinion, shown the corporation's potential. Despite dilapidated equipment and rolling stock—and everyone agrees on this point—, despite the fact that the trains are slow and so the runs take a long time, despite the fact that passenger service does not have priority over freight service. . . Canada must be the only country in the world where passenger trains have to stop for freight trains. Everywhere else in the world, passenger trains take precedence, and freight trains are to travel at night or at off-hours. Despite all this, VIA has managed to increase its ridership by 10% in 1987-1988 and by 13% in 1988-1989. This is quite remarkable when we think about what it must have taken to increase market share in an area as competitive as that of transportation.

Mr. Chairman, I am going to end my presentation by saying that it seems obvious to me that if the government wants to respond to the transportation problems our country is facing into the next century, they will have to consider investing in modernizing our train system, in a railway renaissance, either by improving conventional trains or by developing high-speed runs within the network, which is the case, for instance, with the TGV Paris-Lyon run.



[Text]

[Translation]

• 0945

Il y a actuellement un certain nombre de scénarios d'exploitation et de financement qui sont examinés, entre autres par un comité conjoint Québec-Ontario. On est profondément convaincus que le gouvernement fédéral et ce Comité devraient fournir toute leur collaboration et leur soutien à ceux qui font la promotion de tels projets.

On est convaincus qu'il est possible de mettre en place un système de rail passager qui conduise des voyageurs de centre-ville à centre-ville et qui soit compétitif avec l'avion du point de vue du confort, du point de vue de la vitesse et du point de vue du coût. On croit que les Canadiens, en toute logique, feront un tel choix si on leur offre la possibilité de le faire, comme l'ont fait les Européens et les Japonais, au lieu d'emprunter des routes déjà congestionnées, d'attendre à des aéroports souvent embouteillés et de subir de longs délais et des frustrations.

Bien sûr, monsieur le président, le défi est grand. Les retombées seront proportionnelles, et pour les villes que nous représentons et pour l'ensemble du pays. N'oublions pas que la population canadienne est en quelque sorte propriétaire de VIA et qu'on représente une partie importante des détenteurs d'actions de VIA. Nous partageons avec nos concitoyens la vision d'une aube nouvelle pour le transport ferroviaire des voyageurs. Nous recommandons vivement au gouvernement de faire de même.

Je terminerai en disant que c'est plus qu'un choix de bon gouvernement que ce Comité doit recommander au gouvernement; c'est un choix de société. Le rail passager au Canada n'est pas un problème, monsieur le président. Il est plutôt une solution d'avenir. C'est en ces termes que les membres du Comité devraient présenter leurs recommandations au gouvernement.

**His Worship Mayor Art Eggleton (City of Toronto):** Thank you very much, Mr. Chairman, for receiving us today. I was in this same committee room just two weeks ago appearing on the goods and services tax. I later this afternoon appear before the justice committee on street prostitution. I will try not to get my subjects mixed up.

**The Chairman:** They all have a price.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mayor Eggleton:** That is true.

Mr. Chairman, coincidentally it was 104 years ago today that the last spike was driven in the Canadian Pacific Railway's Transcontinental mainline. The driving of that plain iron spike bound this country together with twin ribbons of steel stretching from Bedford Basin on the Atlantic coast to Burrard Inlet on the Pacific.

Today the mayors come over concern that a spike is now being driven through the heart of our national rail passenger system. One hundred and four years ago railway

Various scenarios for operation and financing are considered mainly by the joint Quebec-Ontario committee. We are convinced that the federal government should offer its full co-operation and support to those endeavours.

We are convinced that it is possible to set up a rail passenger system that would link people from downtown area to downtown area in two different cities and it would be competitive with air travel as far as comfort, speed and cost are concerned. We believe that logically Canadians will make that choice if they are offered the possibility to do so, just as the Europeans and Japanese did, and decide to ride the trains rather than use roads that are already congested, or to wait in airports where there are often too many planes or people and wait for long and frustrating periods.

Obviously, Mr. Chairman, this is a major challenge. The spin-offs will be just as important for the cities we represent and for the whole of the country. Let us not forget that the Canadian public is to some extent a shareholder of VIA Rail and that we represent a major proportion of these shareholders. We share with our citizens our vision of a new tomorrow for passenger rail transportation in Canada. We urge the government to share this vision with us.

I would like to finish by saying that your committee must not only recommend to the government to make the right choice as a government; it is rather the choice of our society. The passenger rail service in Canada is not a problem, Mr. Chairman; it is rather a solution for our future. These are the words that should be used by the members of this committee when they make recommendations to the government.

**Son honneur le maire Art Eggleton (ville de Toronto):** Merci beaucoup, monsieur le président, de nous avoir accueillis aujourd'hui. J'étais dans cette salle il y a environ deux semaines lors d'une réunion du comité sur la taxe sur les produits et services. Un peu plus tard cet après-midi, je dois m'adresser au comité de la justice sur la prostitution. J'essaierai de ne pas confondre ces questions.

**Le président:** Dans tous les cas il faut payer.

**Des voix:** Oh! Oh!

**M. Eggleton:** C'est vrai.

Monsieur le président, il y a 104 ans on enfonçait le dernier clou dans le principal tronçon du chemin de fer transcontinental du Canadien Pacifique. Ce clou a permis d'unir les diverses régions du pays grâce à deux rubans d'acier du bassin Bedford sur la côte Atlantique à Burrard Inlet sur la côte ouest.

Aujourd'hui les maires viennent vous dire qu'ils craignent qu'on ne se sert d'un clou semblable en guise de poignard et qu'on ne l'enfonce dans le coeur du service

## [Texte]

service was viewed as a tool of economic, social and political growth and unity, so it is ironic that on this anniversary we the mayors of the cities in the Quebec City-Windsor corridor should be addressing the House of Commons Standing Committee on Transport at a time when the issue of rail service is dividing our country economically, socially and politically.

We are, of course, referring to the Minister of Transport's announcement last month of the federal government's intention to eliminate 52% of this country's rail passenger service on January 15. It is doubly ironic that the federal government's decision came at a time when major industrialized nations, every major industrialized nation, is embarking upon programs almost as visionary as the one that stretched a thruway of steel from the Atlantic to the Pacific coast back in 1895. The fact is that throughout the world we are living in the midst of a rail passenger renaissance.

Throughout Europe high-speed rail is linking a continent, transporting people faster and more efficiently than ever before, competing effectively with other modes of transport. In the United States Amtrak, which was once a national joke, is undergoing major investment and already reaping rewards in terms of increased ridership and recouped costs. In country after country the passenger train is being viewed as a tool for keeping nations mobile and for fostering economic and social growth and unity—everywhere, that is, except Canada. Only here are we taking a step backwards.

This dismantling of our rail passenger system is of serious concern to this coalition of corridor mayors. Together we represent seven key urban centres with a total population of 14 million. Our cities form a straight line through Canada's heartland and its two largest urban areas. The nation's capital is right in the centre. At one end is the main transportation gateway to eastern Canada and at the other end is the most rapidly expanding economic area in the country. In short, this is one of the most likely corridors in all of North America for the provision and the use of frequent, modern, and efficient rail passenger service, where Canadians can run our own version of the late 20th century rail passenger service that other countries are putting into place.

• 0950

What is more, we believe rail passenger service offers valuable solutions to urgent problems that beset our cities and indeed our country. Some of these problems are traffic congestion, traffic congestion in airports—need I tell you about Pearson International's traffic congestion—as well as on our highways, economic development in

## [Traduction]

de transport par rail des passagers au Canada. Il y a 104 ans on voyait dans le service ferroviaire un moyen de promouvoir la croissance et l'unité économiques, sociales et politiques. N'est-il pas ironique qu'aujourd'hui, le jour de cet anniversaire, nous les maires des villes du corridor Québec-Windsor, venions nous adresser au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports au moment même où la question du service ferroviaire crée des conflits économiques, sociaux et politiques au Canada.

Nous parlons du fait que le ministre des Transports a annoncé le mois dernier que le gouvernement fédéral avait l'intention d'éliminer 52 p. 100 du service passagers le 15 janvier. Ce fait est encore plus ironique si l'on songe que le gouvernement fédéral a pris cette décision au moment même où les principaux pays industrialisés, où chaque grand pays industrialisé, a lancé un programme de renouveau du secteur ferroviaire, qui nous rappelle un peu la vision qui nous a poussés en 1895 à tisser un ruban d'acier entre les deux côtes du Canada. Le fait est qu'il existe un renouveau du transport ferroviaire dans le monde entier.

En Europe, le TGV relie tout le continent, transportant les gens de façon plus rapide et plus efficace que jamais auparavant, livrant concurrence de façon fort efficace aux autres modes de transport. Aux États-Unis, Amtrak, qui était jadis la honte nationale, fait l'objet d'investissements importants et tous les efforts sont maintenant couronnés de succès puisqu'il y a maintenant plus de passagers et le taux de rendement est plus élevé. Dans pratiquement tous les pays, on voit dans le transport des passagers par train un moyen d'assurer la mobilité de la population et de promouvoir l'unité et la croissance économiques et sociales—on fait cela partout sauf au Canada. Ici, l'on décide de faire un pas en arrière.

Le démantèlement de notre service passagers préoccupe gravement notre coalition. Nous représentons sept grands centres urbains avec une population totale de 14 millions d'habitants. Géographiquement, nos villes tracent une ligne qui traverse le cœur du Canada et ses deux grandes régions métropolitaines. La capitale du Canada est au centre de cet axe. À une extrémité du corridor est la porte d'entrée vers l'Est du Canada et à l'autre, la région du pays qui connaît la plus forte croissance économique. En bref, c'est l'un des corridors les plus propices en Amérique du Nord pour l'offre et l'utilisation d'un service ferroviaire de passagers fréquent, moderne et efficace, où les Canadiens pourraient jouir de notre propre version de service ferroviaire de passagers du XXe siècle, comme d'autres pays l'ont déjà offert.

Par ailleurs, nous estimons que le transport ferroviaire des voyageurs constitue une solution pratique aux problèmes urgents auxquels nos villes font face ainsi que notre pays. Parmi ces problèmes, il y a l'engorgement de la circulation sur nos routes et aux aéroports—vous connaissez tous la situation de l'aéroport international



*[Text]*

industry, commerce and tourism, true energy efficiency in an era of scarce resources and a response to the growing threat of air and noise pollution.

We believe Canadians are fully capable of operating an efficient, modern, and commercially successful rail passenger system that offers these benefits, provided they are given a chance. But we have saddled our passenger rail service with too many constraints. We have endlessly exhorted it to turn a profit when in fact no passenger rail service in the world, even the most successful, does that. We have made much of the fact it is subsidized when all forms of transport, including the airlines, bus companies, and even private motorists have been and are the beneficiaries of literally billions of dollars of public investment and maintenance subsidies.

Indeed, in the case of our passenger rail service, we have invested primarily in maintenance and capital projects, not in the rolling stock the system so desperately needs to be competitive. Rail has also suffered from a lack of co-ordination and planning and transportation investment decisions.

Bus, rail, and air terminals have developed without consideration for the needs of an integrated multimodal transportation system. This has left travellers struggling with such outrages as \$50 taxi rides to Mirabel Airport or luggage-laden subway rides from rail to bus stations in Toronto. This has also made it harder for all modes, rail included, to play their proper role in an integrated multimodal system.

Given the fact the deck has been so heavily stacked against it, rail ridership, even in the face of previous government cuts, amazingly enough is increasing. When minor improvements were made, ridership rose dramatically, demonstrating the public support for rail passenger service in a highly competitive transportation market. This confirms experiences in other pro-rail countries.

However, the sad fact is that instead of logical improvements to our rail passenger system to meet this public demand, we are getting a crude bludgeoning of the system. The mayors of our cities and the passengers of VIA Rail have had no choice but to look on with frustration and outrage.

In a little more than two months, one-third of Canada's rail passengers will be forced to find alternate means of travel. As well, 2,761 experienced employees will be cast adrift and paid to not serve Canadian rail passengers.

Today you will hear how cities in the Quebec City-Windsor corridor will be adversely affected by this fate. Indeed, each city will suffer in its own way. But many of

*[Translation]*

Pearson—, le développement industriel, commercial et touristique, la recherche de l'efficacité énergétique en cette époque où les ressources sont rares ainsi que les problèmes de pollution atmosphérique et de nuisance.

Nous sommes convaincus que, si nous leur en donnons l'occasion, les Canadiens sont en mesure d'exploiter un réseau de transport ferroviaire des voyageurs efficace, moderne et rentable qui répondra en partie à ces problèmes. Mais nous avons imposé trop de contraintes à notre réseau ferroviaire. On a exigé qu'il réalise des bénéfices alors qu'aucun service de transport de voyageurs dans le monde, même les plus rentables, ne le fait. On a beaucoup insisté sur le fait que VIA était subventionnée; pourtant, tous les modes de transport, aériens et routiers, ont reçu littéralement des milliards de dollars de crédits publics sous forme de subventions aux investissements et à l'entretien.

En fait, on a surtout investi dans l'entretien et les projets d'immobilisations plutôt que dans le matériel roulant dont le réseau avait tellement besoin pour demeurer compétitif. Les chemins de fer ont également souffert d'un manque de coordination et de planification ainsi que de mauvaises décisions relatives aux investissements.

Le manque de planification et de coordination a laissé l'autocar, le train et l'avion se développer sans avoir égard au besoin d'intermodalité des transports. Les voyageurs se débrouillent pour faire le lien entre les modes de transport, payant jusqu'à 50\$ pour un taxi vers Mirabel ou transportant leurs bagages dans les métros bondés pour aller de la gare au terminus d'autobus de Toronto. Dans ces conditions, il est devenu de plus en plus difficile pour tous les modes de transport, notamment le train, de jouer un rôle approprié dans un réseau de transport multimodal.

Dans l'adversité et malgré les réductions des subventions gouvernementales, il est étonnant que l'achalandage augmente. Chaque petite amélioration de service a entraîné, malgré un marché hautement compétitif, une augmentation d'achalandage qui prouve bien l'intérêt et le soutien du public voyageur. Cette tendance confirme celle d'autres pays où on encourage le transport ferroviaire.

Pourtant, il faut constater avec tristesse qu'au lieu de permettre des améliorations logiques au réseau de transport voyageur afin de répondre à cette demande du public, on nous met les bâtons dans les roues. Les maires de nos villes et les voyageurs de VIA Rail n'y peuvent rien faire sinon être frustrés et consternés.

D'ici un peu plus de deux mois, le tiers des voyageurs du train au Canada devront trouver une solution de rechange et 2,761 employés expérimentés seront mis de côté et payés pour ne plus remplir leurs fonctions auprès de ces voyageurs.

Nous voulons aujourd'hui vous dire comment les villes du corridor Québec-Windsor seront touchées elles aussi. Chaque ville en souffrira à sa façon. Beaucoup des effets

## [Texte]

the negative effects will be felt in towns and cities across the country. You have already heard our colleagues in individual presentations and through the brief of the Federation of Canadian Municipalities on October 19. We support their positions and stand with them in urging the federal government to reverse its course of action.

The government has told us that following the cuts we will have a VIA Rail system that is "national, affordable and sustainable". Well, we have our doubts. We see a fragmented shadow of a railway, which will perish entirely within a few years.

If the rail passenger system can still be salvaged, this latest crisis may be useful if it brings out a strong display of public interest and a willingness of many parties to participate in a turn-around plan. The public wants more and better service and they want to participate in the process. We believe their views deserve to be heard. Had the cuts been submitted to the National Transportation Agency, we think this might have happened. Even in the absence of that opportunity, the growing debate over VIA Rail has given us the opportunity to put forward our vision of an affordable and effective rail passenger service.

• 0955

To those who would say what are you complaining about, your region, the corridor, has escaped the cuts more than most regions, we point out that beneath the illusion of relative stability some of our most relied-upon services have been cut and that the massive cuts in other regions do adversely affect the corridor, that a strong corridor must be rooted in a strong national network, that we rely on feeder lines outside the corridor for 25% of our passengers. But we have another and more important answer: that the politics that divide and conquer regionalism will not work with us; that as well as being mayors of individual cities and residents of regions we are also Canadians, and a rail system that serves our entire nation well is in all of our best interests. A strong, popular, heavily travelled Quebec City-Windsor corridor with fast, modern, efficient trains can serve not just our region but the entire country, and an investment in our region and in other high-potential corridors across Canada can generate the use and funds to help subsidize and sustain a comprehensive rail network across Canada.

This is not a pipe dream, Mr. Chairman, it is a realistic attainable future, one that is in our country's power to work towards, starting now. Unfortunately, by cutting over half of VIA's existing service we would be heading in the wrong direction.

For these reasons, Mr. Chairman, and for the many other reasons we will individually cite in connection with our cities and the impact in our cities, we urge this House of Commons Transport Committee to seek ways to bring the federal government to reconsider its course, to go through proper public consultation, and to conduct a

## [Traduction]

négatifs se répercuteront également sur d'autres villes et villages ailleurs au pays. Vous avez déjà entendu nos collègues qui ont fait des exposés individuels et vous avez reçu le mémoire de la Fédération des municipalités canadiennes, le 19 octobre. Nous appuyons leur position et, de concert avec eux, nous pressons le gouvernement fédéral de revenir sur cette décision.

Le gouvernement a annoncé qu'à la suite des coupures, VIA restera un réseau «national, abordable et durable». Nous ne sommes pas rassurés. Nous prévoyons plutôt un chemin de fer qui ne sera plus que l'ombre de lui-même et qui disparaîtra complètement dans quelques années.

S'il est possible de sauver le transport ferroviaire des voyageurs, cette crise peut être utile parce qu'elle démontrera le soutien du public et la volonté des parties intéressées de participer à un nouveau ferroviaire. Le public veut un meilleur service, plus fréquent, et il est prêt à participer à ce nouveau. Nous pensons qu'ils méritent d'être entendus. Ils l'auraient été si les réductions avaient été soumises à l'Office national des transports. Comme ils n'ont pas eu cette occasion, la controverse au sujet de VIA Rail, elle, nous donne l'occasion de vous présenter notre vision d'un service de transport ferroviaire voyageurs abordable et efficace.

À ceux qui nous diront que notre région, le corridor, a été épargnée par rapport à d'autres, nous répondrons que sous le voile d'une stabilité illusoire, certains des services dont nous dépendons le plus ont été supprimés et que les réductions massives subies par d'autres régions nous touchent également. Pour que le corridor soit solide, il faut que le réseau le soit. 25 p. 100 de nos passagers proviennent des lignes d'apport de l'extérieur du corridor. Mais voici notre réponse la plus importante: nous ne serons pas dupes des politiques régionales visant à diviser pour régner; d'autre part, en plus d'être les maires de villes données et des résidents de certaines régions, nous sommes également des Canadiens et, à notre avis, un réseau ferroviaire qui sert bien tout le pays sert également nos intérêts. Un corridor Québec-Windsor fort, populaire et achalandé, doté de trains rapides, modernes et efficaces, ne servira pas uniquement notre région mais tout le pays. Des investissements dans notre région et dans d'autres corridors aussi prometteurs ailleurs au pays peuvent produire des revenus qui aideront à subventionner et à soutenir un réseau ferroviaire transcanadien.

Il ne s'agit pas que d'un rêve, monsieur le président, mais d'un futur possible, auquel notre pays peut arriver par ses efforts si nous commençons maintenant. Malheureusement, en coupant la moitié des services existants de VIA, nous allons dans la mauvaise direction.

Pour ces raisons, monsieur le président, et pour les autres raisons particulières à chaque ville que nous allons vous présenter, nous pressons le Comité des transports de la Chambre des Communes de tenter tout ce qui est en son possible pour amener le gouvernement fédéral à revoir ses récentes décisions, à consulter le public et à



## [Text]

sincere search for options. Unilaterally relegating a vital mode of public transit to the scrap heap is unacceptable to the citizens of my city, and unacceptable, I believe, to the people of Canada. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mayor Eggleton.

**Mayor Durrell:** If I can, Mr. Chairman, I would like to take you and your committee on a trip down the corridor, and I would ask the mayors to be brief in their comments.

**The Chairman:** Yes, I hope. We want to get into the questioning. But you have been two powerful—

**Mayor Durrell:** I appreciate that, but really the first two were overviews. Now let us show the committee some of the specific effects in each of the major cities along the corridor. I will start with Mayor Jean Pelletier, ville de Québec.

**Son honneur le maire Jean Pelletier (ville de Québec):** Monsieur le président et membres du Comité, je ne répéterai rien de ce qui a été dit par M. Doré ou par M. Eggleton. Je veux simplement souligner que la ville de Québec est parfaitement solidaire des propos qui ont été tenus. Ceci vaut non seulement pour celui qui vous parle et qui est en fin de mandat, mais aussi pour le nouveau maire qui a été élu dimanche, M. Jean-Paul L'Allier, qui est présent ici. Par sa présence, il veut bien marquer la continuité de notre action dans ce dossier important du transport ferroviaire.

Québec est une capitale, une ville patrimoniale, une ville touristique, une ville centre et une porte d'entrée des déplacements vers le nord et vers l'est.

Nous avons toujours eu des problèmes d'accès à Québec. On se souvient qu'il y a dix ans, le train ne pénétrait pas dans le centre-ville. Des efforts importants ont été faits, tant par la ville que par le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et ses agences. Plus de 60 millions de dollars ont été dépensés pour faire revenir le train au centre-ville de Québec avec le réaménagement d'une ancienne gare, la gare du Palais. On se demande aujourd'hui pourquoi on a fait toutes ces dépenses si nous sommes face à ce que, personnellement, j'appelle un lent et insidieux processus d'euthanasie du système ferroviaire de passagers.

• 1000

Nous avons fait des efforts énormes pour améliorer l'accès à Québec. Sur le plan de l'aviation, des résultats importants ont été atteints. Le réseau routier commence à être utilisé à pleine capacité. Les ponts qui nous relient, en particulier aux voies d'accès Québec-Montréal-rive sud, sont bloqués pendant de longues heures durant la journée.

De 48 liaisons ferroviaires par semaine avec Montréal, nous allons tomber à 21. Nous n'aurons aucune liaison par la rive nord. Cela veut dire que Trois-Rivières et la Mauricie ne sont plus liées à la Capitale. Cela veut dire

## [Translation]

chercher sincèrement d'autres solutions. En donnant à ce mode de transport public un aller simple pour la ferraille, le gouvernement fait quelque chose d'inacceptable pour les citoyens de ma ville et, je crois, pour tous les Canadiens. Merci.

**Le président:** Merci, maire Eggleton.

**M. Durrell:** Si vous nous le permettez, monsieur le président, nous allons vous faire voyager le long de notre corridor et je demanderai aux maires d'être brefs.

**Le président:** Oui, je l'espère. Nous voulons vous poser des questions. Mais vos deux exposés ont été très convaincants. . .

**M. Durrell:** Je comprends, mais il ne s'agissait que d'un aperçu. Nous allons maintenant présenter au comité les répercussions que les réductions auront sur chacune des villes du corridor. Commençons avec le maire Jean Pelletier, de Québec.

**His Worship Mayor Jean Pelletier (Quebec City):** Mr. Chairman and members of the committee, I will not repeat what has been already said by Mr. Doré or by Mr. Eggleton. I will simply say that the City of Quebec completely supports what has just been said. And this goes not only for myself, as my term nears its end. But also for the new mayor who was elected Sunday, Mr. Jean-Paul L'Allier, who is here today. By his presence, he is showing his intention of continuing our work on this very important issue of rail transport.

Quebec City is a capital, a heritage city, a touristic city, a regional centre and a gateway to travellers heading north or east.

Quebec City has always had access problems. Ten years ago, there were no trains downtown. The city, the provincial and federal governments and their agencies invested a lot of efforts to solve this problem. More than \$60 million have been spent to give rail access to downtown Quebec and to renovate an old train station, the *gare du Palais*. Today, we are wondering why all those investments were made as we are facing what I would personally call a slow and insidious euthanasia process of our passenger rail system.

We have made huge efforts to improve access to Quebec. As regards air transport, we have achieved great results. The road network is starting to be used to full capacity. The connecting bridges, in particular those that connect with the access roads Quebec-Montreal-South Shore, are jammed for long hours during the day.

Instead of 48 trains a week to Montreal, we will only have 21. We will no longer have any link with the North Shore. This means that Three Rivers and the Mauricie area are no longer linked with the capital city. This means

[Texte]

que les 72,000 passagers que nous devrions perdre vont se retrouver sur les routes ou dans les avions, alors que la capacité de volume dans ces moyens pose déjà des problèmes. La liaison Québec—Mont-Joli disparaît, ce qui veut dire que Québec, comme plaque tournante vers l'Est, voit son rôle considérablement diminué.

Monsieur le président, je ne veux pas prendre trop de votre temps, mais je vous dirai que, pour Québec, la disparition du train qui, selon nous, est inéluctable avec le genre de coupures annoncées, est une catastrophe. Au moment où, dans la foulée des investissements des 10 dernières années pour les équipements ferroviaires dans notre région, on pouvait espérer que ces investissements continueraient de façon à améliorer le service et le produit, et donc à accroître la clientèle, on fait un virage de 180 degrés et on s'en va dans l'autre direction.

Nous ne comprenons pas qu'on puisse justifier, dans une perspective strictement budgétaire, de ramener à zéro un mode de transport en se basant sur le fait que la clientèle canadienne qui l'emprunte est faible. En marketing, j'ai toujours appris qu'il fallait d'abord avoir un bon produit avant de penser à avoir une clientèle pour le produit. On ne crée pas un bon produit quand on a une clientèle; on crée d'abord un bon produit qui attire la clientèle.

Pour Québec, les diminutions annoncées ont de lourdes conséquences. À long terme, nous voyons carrément le train disparaître. De toute façon, à court terme, toutes les infrastructures ferroviaires de la rive nord vont se déprécier. Que ferons-nous si jamais, au terme des études de la Commission d'enquête, on nous dit qu'il faut rétablir le train? Entre-temps, on aura tout laissé tomber. Cela nous semble beaucoup plus logique, dans les circonstances, de demander au gouvernement fédéral de maintenir le statu quo et de ne prendre les décisions qui s'imposent que lorsqu'il aura en main le rapport de sa commission d'étude.

Pour Québec, monsieur le président, c'est un problème extrêmement grave.

**Le président:** Merci, monsieur le maire, pour votre présentation très courte

and also et très sensible.

**Mayor Pelletier:** If I was more impressive that way, Mr. Chairman, then I am happy.

**Mayor Durrell:** I would ask the mayors again to try not to repeat any information that has been said.

Mr. Gilles Beaudoin, Mayor of Trois-Rivières.

**Son honneur le maire Gilles Beaudoin (ville de Trois-Rivières):** Monsieur le président, pour faire suite aux commentaires des maires de Montréal, Québec et Toronto, je voudrais vous dire que Trois-Rivières, située dans le corridor Québec-Windsor sur la rive nord, a réalisé en quelques années, avec l'aide des gouvernements, un dossier très important: une des premières gares intermodales au Québec et peut-être au Canada.

[Traduction]

that the 72,000 passengers that we are about to lose are going to be travelling by road or by air, while these two modes of transportation already have a capacity problem. There is no longer any Quebec—Mont-Joli link, which means that Quebec City will lose a great deal of its importance as a gateway to eastern Canada.

Mr. Chairman, I do not want to waste too much of your time, but I will tell you that for Quebec City, the cancellation of the train service which, according to us, is bound to happen with the kind of cuts announced, is a catastrophe. At a time when following the investments made the last 10 years in rail transportation in our area, we had hoped for a continuing trend and an improvement in the service and the product and thus an increase in the number of passengers, we are making a U-turn and are heading in the opposite direction.

We cannot understand how you can justify cancelling a mode of transportation for strictly budgetary reasons, on the basis that only a few Canadian passengers use it. I was always told that in marketing you first have to have a good product to sell before finding people to buy it. You do not create a good product once you have the clientele; you create the good product first then you attract the clientele later.

The announced cuts will have dire consequences for Quebec City. In the long run, we foresee the cancellation of train altogether. In any case, in the short term, the whole rail infrastructure on the North Shore will depreciate. What are we going to do if following the royal commission's inquiry, we are told we have to re-establish the rail service? In the meantime, everything will have been neglected. It seems to us much more logical under the circumstances to request the federal government to maintain the status quo and only to take the necessary decision once they have received the royal commission's report.

For Quebec City, Mr. Chairman, this is a very serious problem.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayor, for a very short,

un exposé bref et sensé.

**M. Pelletier:** Si vous avez été impressionné par mon bon sens, monsieur le président, je m'en réjouis.

**M. Durrell:** Une fois de plus, je demanderai aux maires de garder confidentielle les informations reçues.

M. Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières.

**His Worship Mayor Gilles Beaudoin (City of Three Rivers):** Mr. Chairman, following the comments made by the mayors from Montreal, Quebec and Toronto, I want to say that Trois-Rivières, located in the Quebec-Windsor corridor on the North Shore, has realized in the last few years with the help of governments a very important achievement, namely one of the first inter-modal station in Quebec and maybe in Canada.



## [Text]

C'est dans cette perspective qu'un investissement de 2 millions de dollars a été affecté à la restauration de la gare intermodale de Trois-Rivières. Cet investissement de VIA Rail était un geste réfléchi, dont les motivations profondes sont valables encore aujourd'hui et suffisent à prouver que Trois-Rivières mérite de demeurer un noeud ferroviaire. En effet, le concept de gare intermodale, mis de l'avant en 1982, s'appuyait sur des études sérieuses et s'est réalisé en 1987 grâce à la participation de différents partenaires, dont la ville de Trois-Rivières.

À l'époque, et ces données sont vérifiables encore aujourd'hui, le bassin de population de la région de Trois-Rivières, son importance au plan industriel et ses besoins en matière de transport justifiaient une intervention majeure qui devait profiter à la ville et à toute la région. La gare intermodale allait devenir un atout pour le développement économique en général et pour le développement touristique en particulier.

• 1005

Au plan de l'aménagement urbain, la ville avait procédé aux interventions nécessaires par l'acquisition de terrains, l'aménagement d'aires de stationnement et l'ajustement des circuits d'autobus urbains.

La compagnie Voyageur, un autre partenaire, avait accepté et réalisé la cohabitation avec VIA Rail, consacrant ainsi la vocation intermodale du vénérable édifice de la rue Champflour. C'est donc en 1987, après toutes ces études et tous ces travaux, que la nouvelle gare intermodale a été inaugurée. Son avenir s'annonçait prometteur dans la mesure où était reconnue l'importance du corridor de la rive nord et l'urgence d'améliorer la qualité du service passager.

Dans le même esprit, Canadien Pacifique a investi 7 millions de dollars pour reconstruire le pont ferroviaire de Sainte-Anne-de-la-Pérade. Cet investissement, ajouté à celui de la gare de Trois-Rivières, a été réalisé à la satisfaction du milieu socio-économique. Il était la preuve que les autorités compétentes avaient une vision globale et à long terme du transport ferroviaire.

Aujourd'hui, si la décision du 15 janvier est maintenue, Trois-Rivières aura la plus belle gare du Canada, mais pas de trains. Merci.

**M. Doré:** Monsieur le président, je vous donne trois chiffres sur l'impact économique. Pour Montréal, 913 emplois seront perdus directement en raison de la décision si elle s'applique à compter du 15 janvier. Si on applique l'impact à l'ensemble de l'économie à partir du tableau intersectoriel du Bureau de la statistique du Québec, 2,700 emplois des secteurs satellites de l'industrie du taxi, du tourisme, des fournisseurs de VIA et du commerce au détail seront affectés. Donc, 2,700 emplois permanents seront perdus globalement. Si on essayait de projeter pour voir ce que comporterait la création d'un nombre équivalent d'emplois de remplacement, on constaterait que ces 2,700 emplois permanents auraient,

## [Translation]

This is the reason \$2 million have been invested in the renovation of the inter-modal station of Trois-Rivières. This was a well-thought-out investment on the part of VIA Rail, maybe for reasons that are still valid today and show that Trois-Rivières should remain a rail hub. Indeed, the concept of the inter-modal station that was advanced in 1982 was based on serious studies and became reality in 1987 through the participation of several partners, one of them the City of Trois-Rivières.

At the time, and these data are still valid for today, the population base of the Trois-Rivières area, its industrial significance and its transportation needs justified a major intervention that was to benefit the city and the whole area. The inter-modal station was to become an asset for the economic development in general and for tourism development in particular.

With respect to urban development, the city had to buy some land, to develop some parking areas and to modify bus routes in the city.

The Voyageur company, another partner, had agreed to share the accommodation with VIA Rail, so that the venerable building of Champflour Street became the inter-modal centre. This is how in 1987, when some of the studies and the works were completed, that the new inter-modal station was inaugurated. Its future looked promising inasmuch as the importance of the North Shore corridor was recognized and the necessity to improve the quality of the passenger service is acknowledged.

In the same vein, Canadian Pacific invested \$7 million for the reconstruction of the railway bridge in Sainte-Anne-de-la-Pérade. This investment, coupled with the station in Trois-Rivières, satisfied the social and economic environment. It was evidence that the powers that be had a global, long-term vision of rail transportation.

Today, if the decision on cutbacks on January 15th is maintained, Trois-Rivières will have the most beautiful station in Canada but no trains. Thank you.

**Mr. Doré:** Mr. Chairman, let me give you three figures on the economic impact. In Montreal, 913 jobs will be lost as a direct result of the decision if it is implemented as of January 15th. If this impact is applied to the whole economy from the intersectoral data of the Quebec Statistic Bureau, 2,700 jobs in related sectors such as the cab industry, tourism, VIA suppliers and retail businesses will be affected. Therefore, there will be a total loss of 2,700 full-time jobs. If we try to project what the creation of an equivalent number of replacement jobs would entail, we would see that in dollars of 1989, these 2,700 permanent jobs would represent a value of \$1.9 billion over a 25-year period at a 5% rate. Therefore, we would

*[Texte]*

en dollars de 1989, une valeur de 1.9 milliard de dollars sur une période de 25 ans à un taux de 5 p. 100. Il faudrait donc 2 milliards de dollars, sur une période de 25 ans, pour contrer les pertes encourues par ces coupures.

C'est donc substantiel pour l'économie de Montréal. Évidemment, je ne parle pas du fait que ces coupures qui mettent en péril la survie du système du rail passager au Canada peuvent avoir des effets encore plus importants, puisque Montréal est un important centre d'entretien et le siège social de VIA.

**Mayor Durrell:** We will go to the other end of the corridor right now, Mr. Chairman, and go to John Millson, the Mayor of Windsor.

**His Worship Mayor John Millson (City of Windsor):** Mr. Chairman, thank you very much. As you know, the City of Windsor sometimes appears to be the end of the line but we are in fact very much the gateway to Canada and the beginning. I am going to make my presentation showing the potential that VIA Rail has beginning from Windsor. It is the gateway to Canada and it has provided a continuous flow of tourist dollars into cities such as Toronto, Montreal, Quebec and beyond.

**The Chairman:** You mean central Canada—Upper Canada.

**Mayor Millson:** The ridership in the Windsor-Toronto area has the best ridership and also has the best recovery of any of the lines across Canada. It has a 74% cost recovery. If you take a look at the Chicago-Quebec City corridor, there are 28 million people accessible to a train within 30 miles of their home. In other words, you have 28 million people as a market to go after.

Right now Amtrak and the Mayor of Detroit have been talking to me and they already have the blueprint for the higher-speed rail service that will link Chicago to Detroit. This kind of a market coming right to the edge of Canada has a tremendous potential for a higher-speed rail service to run straight through from Windsor to Quebec as well to gain access to that American market.

With the implementation of free trade, the city of Windsor in the corridor of southwestern Ontario has been the fastest-growing region anywhere. The city of Windsor and the city of Detroit enjoy the largest market port of international trade anywhere in North America. We have \$53 billion worth of trade in our area, which impacts heavily on our existing road structures. With the Free Trade Agreement, we are hoping for and we desire and need a very efficient VIA Rail transport system in order to carry on with the passengers to take as many vehicles off the existing congested road system we already have.

• 1010

The city of Windsor is also becoming a destination point for conventions. We have over 10,000 rooms within access to the downtown city of Windsor corridor. We have

*[Traduction]*

need \$2 billion over a 25-year period to counter the losses incurred because of these cuts.

This is therefore a substantial loss for the economy of Montreal. Of course, I am not mentioning the fact that these cuts are jeopardizing the survival of the passenger rail system in Canada, which can have even more serious effects, since Montreal is an important maintenance centre and the headquarters for VIA.

**M. Durrell:** Nous allons maintenant passer à l'autre bout du corridor, monsieur le président, et donner la parole à John Millson, maire de Windsor.

**Son honneur le maire John Millson (ville de Windsor):** Monsieur le président, je vous remercie. Windsor est parfois au bout de la ligne, mais nous sommes en fait en tête de ligne. Dans mon exposé, je vous parlerai des possibilités de VIA Rail à partir de Windsor. C'est la porte d'accès au Canada, qui assure un flot continu de recettes touristiques à des villes comme Toronto, Montréal, Québec, etc.

**Le président:** Vous voulez dire porte d'accès au centre du Canada, au Haut-Canada.

**M. Millson:** Dans la région de Windsor-Toronto, nous avons le plus grand nombre de passagers du Canada ainsi que les plus grandes recettes. Le service récupère 74 p. 100 de ses frais. Si vous considérez le corridor Chicago-Québec, 28 millions de gens ont accès à un train dans un rayon de 30 milles de leur domicile. En d'autres termes, vous avez un clientèle possible de 28 millions de gens.

Au cours des entretiens que j'ai eu dernièrement avec le représentant d'Amtrak et le maire de Détroit, j'ai appris qu'ils avaient déjà un plan d'un service ferroviaire TGV qui ferait le lien entre Chicago et Détroit. Parce que cela se passe tout près de nos frontières, cela veut dire que l'on pourrait avoir au Canada un service TGV qui irait directement de Windsor à Québec et nous pourrions également avoir accès au marché américain.

Grâce à la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange, la ville de Windsor, située dans le corridor du Sud-ouest ontarien, a connu un taux de croissance supérieur à toute autre région. La ville de Windsor et la ville de Détroit ont accès au plus important port de commerce international de toute l'Amérique du Nord. Nous avons 53 milliards de dollars d'échanges commerciaux dans notre région, ce qui taxe lourdement notre infrastructure routière. Grâce à l'Accord de libre-échange, nous avons besoin d'un système de transport ferroviaire VIA Rail très efficace pour pouvoir transporter les passagers et pour dégager dans la mesure du possible un réseau routier déjà encombré.

La ville de Windsor est également en train de devenir un rendez-vous important des congrès. Nous disposons de plus 10,000 chambres avec accès au corridor du centre-



[Text]

the fourth-largest convention centre in Detroit. In fact it is the largest continuous floor space anywhere in North America. What we require is an efficient VIA Rail high-speed transport service that will link up with Amtrak in the States and present an affordable and competitive transportation system between Windsor and Quebec City.

**His Worship Mayor Tom Gosnell (City of London):** Mr. Chairman, the actions of the federal Minister of Transport in moving ahead with VIA cuts by Order in Council have created an air of frustration in London and southwestern Ontario and have left many citizens questioning whether Canadians in fact do live in a nation where individuals still have an input into decisions that affect their lives.

The cuts we will experience in London alone reduce VIA service by 50%, with key early morning trains on a slicing block. The viability of using the trains to travel to Toronto for business or pleasure is now seriously in doubt.

Mr. Chairman, many people were surprised when they learned that the London VIA station handles the second highest volume of passengers in Ontario, with only Toronto recording more passengers. That fact does not surprise the thousands of business people, tourists, students and medical patients who use those trains in the fastest growing region in Canada.

For the federal government to say that rail passengers displaced by VIA cuts can move quickly to road or air transportation in the London area is a prime example of the federal government's lack of understanding about the transportation problems facing southern Ontario. Highway 401, our main ground link to Toronto and Montreal, into the heart of the business and tourist opportunities, is already stressed to the breaking point, especially in the London area.

You should be aware the province has already held talks with my office and several other mayors in the London area about the traffic volumes. The province is taking long-term steps to alleviate today's problems. But those roadworks, Mr. Chairman, would for all intents and purposes be obsolete before they leave the drawing board, with a higher volume of cars on the roadways in southern Ontario created by a reduced VIA service.

An increase in air service to cover VIA losses is not viable for London, for many reasons. The same transportation minister who is pressing ahead with cuts to passenger rail service also tells us that Pearson International Airport is choked with air traffic and London and Hamilton are being looked at as possible cargo and passenger destinations.

[Translation]

ville de Windsor. Notre Centre des congrès est le quatrième en importance de la région. De fait il s'agit de la plus grande superficie continue de toute l'Amérique du Nord. Il nous faut un service VIA Rail de transport à grande vitesse efficace qui pourra assurer la correspondance avec le réseau Amtrak des États-Unis et satisfaire à un prix abordable et compétitif les besoins de transport entre Windsor et Québec.

**Son honneur le maire Tom Gosnell (ville de London):** Monsieur le président, en imposant par décret des compressions à VIA Rail, le ministre fédéral des Transports a suscité un climat de frustration à London et dans le sud-ouest de l'Ontario. Depuis, bien des Canadiens se demandent si nous vivons vraiment dans un pays où les citoyens ont leur mot à dire dans les décisions qui les concernent.

Dans le seul cas de London, le service de VIA Rail sera réduit de 50 p. 100 et le service matinal est menacé. On peut maintenant douter sérieusement de la viabilité du transport ferroviaire pour les déplacements d'affaires ou de loisirs vers Toronto.

Monsieur le président, bien des gens ont été surpris d'apprendre que la gare VIA Rail de London était la deuxième en importance de l'Ontario pour ce qui est du nombre de passagers, ne le cédant qu'à Toronto. Il n'y a là rien de surprenant pour les milliers de gens d'affaires, de touristes, d'étudiants et de malades qui utilisent ces trains dans la région du Canada où la croissance est la plus forte.

En prétendant que les passagers refoulés par les compressions à VIA Rail peuvent se déplacer rapidement grâce au transport routier ou aérien dans la région de London, le gouvernement fédéral affiche son manque de compréhension à l'égard des problèmes de transport qui confrontent le sud de l'Ontario. L'autoroute 401, notre principal lien terrestre avec Toronto et Montréal, avec les principaux centres d'affaires et de tourisme, est déjà utilisée à pleine capacité, notamment dans la région de London.

Vous devez savoir que la province a eu des discussions avec mon bureau et celui de plusieurs autres maires de la région de London au sujet du volume du trafic routier. Elle prend des mesures à long terme pour résoudre les problèmes qui existent aujourd'hui. Cependant, monsieur le président, cette infrastructure sera tout bonnement désuète avant même de quitter la planche à dessins, compte tenu du volume accru d'automobiles qui vont fréquenter les routes du sud de l'Ontario à cause de la réduction du service de VIA Rail.

Pour diverses raisons, l'accroissement du service aérien pour compenser des pertes à VIA Rail ne constitue pas une solution viable. Non seulement le ministre des Transports procède à la réduction du service ferroviaire de transport de passagers, mais il nous dit du même souffle que l'aéroport international Pearson est bondé et qu'on envisage London et Hamilton comme destinations possibles pour la fret et les passagers.

[Texte]

The contradiction and lack of an overall game plan of transportation are graphically demonstrated by that scenario. As well, air travel is simply out of the price range of many people who use the trains. The train is the main mode of travel for 25,000 students at the University of Western Ontario and the 10,000 students at Fanshawe College in London. The price of a plane ticket is out of the question for this group and many others, including seniors and lower-income families.

Mr. Chairman, we have several letters which I will make available, along with a copy of the brief today, from business leaders who seriously question the viability of maintaining or building their head offices and companies in London without an efficient passenger rail service to Toronto and Montreal, and I am sure that is the same feeling that many other communities have in our corridor.

London's economic development office receives calls almost daily from companies interested in the London and southwestern Ontario market because of the positive lifestyle, costs and atmosphere for doing business. Those jobs create a vibrant economy not only in London but across the region. Without a safe and efficient rail link to Toronto and Montreal for business meetings, it will put a major dent in the growth of our city and our entire region.

We call London the capital of southwestern Ontario for many reasons. It is not some empty accolade or sales tool for development. Residents of Woodstock, St. Thomas, Chatham, Sarnia, Strathroy, and of hundreds of villages and townships come to our city for employment, business needs, education and medical facilities. Without a strong VIA, without a vision of improvement of passenger rail service in the corridor, the residents of southwestern Ontario as a whole will suffer. These people have demonstrated that they use the rail service. Why should they lose it?

Mr. Chairman, reducing the passenger rail service by 50% to London and further maintaining that it is a viable service cannot be supported fiscally or practically by the Minister of Transport or the Government of Canada.

**Mayor Durrell:** We will now have Councillor Harold Lavigne from Toronto speak on the effect in Toronto. It is dynamite. You are going to love this one. Normally we would pass over Toronto and get right to the meat of it, Mr. Chairman.

**Mr. Harold Lavigne (Councillor, City of Toronto):** Toronto is the busiest city in the entire VIA system, with roughly 10,000 passengers on 59 trains every day at Union

[Traduction]

On voit à quel point le plan d'ensemble en matière de transport, si plan d'ensemble il y a, peut être incohérent. Il faut dire également que le transport aérien n'est tout simplement pas à la portée de bon nombre d'utilisateurs du train. Le train constitue le principal mode de déplacement de 25,000 étudiants de l'Université *Western Ontario* et de 10,000 étudiants du Collège *Fanshawe*, à London. Ces voyageurs et bien d'autres, notamment les personnes âgées et les familles à faible revenu, ne sont pas en mesure de payer le prix de l'avion.

Monsieur le président, en plus du mémoire que nous présentons aujourd'hui, je vais vous soumettre plusieurs lettres qui proviennent de chefs d'entreprise qui commencent à remettre en question l'existence de leurs sièges sociaux dans la région de London en l'absence d'un service de transport ferroviaire de passagers vers Toronto et Montréal. Je suis convaincu que ce sentiment est partagé par beaucoup d'autres localités de notre corridor.

Le bureau du développement économique de London reçoit pratiquement tous les jours des appels de sociétés qui s'intéressent au marché de London et du sud-ouest de l'Ontario en raison de la qualité de vie, des coûts et du climat d'affaires qui caractérisent la région. Les emplois ainsi créés assurent le dynamisme de l'économie de London et de l'ensemble de la région. En absence d'une liaison ferroviaire efficace avec Toronto et Montréal sur laquelle les gens d'affaires peuvent compter, la croissance de notre ville et de l'ensemble de notre région sera gravement compromise.

Si on appelle London la capitale du sud-ouest de l'Ontario, ce n'est pas par prétention ou simplement pour attirer les investisseurs. Les résidents de Woodstock, de St. Thomas, de Chatham, de Sarnia, de Strathroy et de centaines de villages et de cantons fréquentent notre ville pour travailler, pour vaquer à leurs affaires, pour étudier et pour obtenir des soins médicaux. Il faut que la société VIA Rail soit forte et qu'elle ait pour objectif d'améliorer le service de transport ferroviaire de passagers dans le corridor, sans quoi les résidents du sud-ouest de l'Ontario vont souffrir. Ces gens utilisent le train, c'est prouvé. Pourquoi devraient-ils le perdre?

Monsieur le président, on ne peut à la fois réduire de 50 p. 100 le service passagers vers London et du même souffle prétendre que le service est viable. Une telle position est insoutenable sur le plan budgétaire et sur le plan pratique pour le ministre des Transports ou pour le gouvernement du Canada.

• 1015

**M. Durrell:** Le conseiller Harold Lavigne de Toronto va maintenant parler des effets sur cette ville. C'est de la dynamite. Vous allez adorer cela. Normalement, monsieur le président, nous laissons tomber Toronto pour passer à l'essentiel.

**M. Harold Lavigne (conseiller, Ville de Toronto):** Toronto est la ville où il y a le plus de passagers de tout le réseau VIA. On compte quotidiennement à la gare Union



## [Text]

Station. It is impressive even by international standards. VIA is a vital inter-city component of the entire multimodal transport system serving Toronto. It is the rail focus of southern Ontario.

VIA helps to sustain the economic and social linkages with southwestern Ontario. The cuts damage these linkages and put a great strain on the already overloaded air and road systems. The damage to the economic and social links with the Atlantic provinces, Quebec, eastern and northern Ontario, and western Canada are of no less concern. In short, VIA, even in its current condition, plays a critically important role in linking Toronto and the rest of Canada.

Not one of VIA's routes serving Toronto lacks ridership or public support. Only the inadequacy of VIA's fleet hampers ridership in and out of Toronto. The simple fact is that in many respects Toronto is a rail-oriented city. VIA and GO Transit together move roughly 28,000 passengers in and out of Toronto each day. The slashing of Toronto's inter-city rail service to all points in the country will undermine a form of transportation Torontonians cannot afford to lose.

A minimum of 2,700 VIA passengers will be thrown off the trains and onto the air and road systems. Our air and road systems are already creaking under the strain of ever-increasing traffic. VIA Rail service cuts translate into a loss of about 5,000 available seats, resulting in 41 additional airplanes or 110 additional buses, or 2,500 extra private vehicles on the highways. Toronto will lose almost 700 VIA Rail workers directly and more than 1,750 jobs indirectly. Rail is the only form of transportation that still has the capacity to soak up these increases with relatively minor capital improvements.

In Toronto we do not need more studies or royal commissions. We need logical investment in new equipment, a reduced administrative structure at VIA, and a clear commitment from the federal government. We do not need rail passenger reductions. We need improvements; and we have waited 20 years for these improvements. We have supported our passenger trains despite often spotty service. We urge you to preserve and renew and reinvigorate our services in Toronto and across the country. This country can afford nothing less.

**Mayor Durrell:** The proposed cuts will leave the capital of Canada with the worst rail service of any capital anywhere in developed countries in the world. It will also give us the distinct honour of having been surpassed by at least five capitals in Third World countries. When you

## [Translation]

quelque 10,000 passagers voyageant à bord de 59 trains. De tels chiffres seraient impressionnants pour n'importe quelle ville du monde. VIA Rail est un élément clé de l'ensemble du réseau de transport intermodal interurbain qui dessert Toronto. C'est le noyau ferroviaire du sud de l'Ontario.

VIA Rail contribue aux liens sociaux et économiques dans cette région. Les compressions compromettent ces liens et surtaxent des réseaux aériens et routiers déjà surexploités. Les répercussions néfastes sont tout aussi graves sur les plans économique et social, pour ce qui est des liens avec les provinces de l'Atlantique, le Québec, l'Est et le Nord de l'Ontario et aussi l'Ouest du pays. Pour tout dire, même dans son état actuel, le réseau VIA joue un rôle de liaison tout à fait essentiel entre Toronto et le reste du Canada.

Pour tous les itinéraires de VIA passant par Toronto, les passagers ne manquent pas et l'appui du public non plus. Le seul obstacle à la fréquentation de l'escale torontoise de VIA Rail, c'est l'insuffisance du matériel roulant de la société. De fait, Toronto est une ville axée sur le mode ferroviaire à bien des égards. Ensemble, VIA Rail et GO Transit transportent environ 28,000 passagers par jour à destination et en provenance de Toronto. La réduction du service ferroviaire interurbain qui lie Toronto au reste du pays aura pour effet de rendre plus précaire une forme de transport dont les Torontois ne sauraient se passer.

Au minimum, 2700 passagers de VIA Rail vont être obligés de se rabattre sur le transport aérien ou routier. Or, ces modes de transport sont déjà surtaxés par une fréquentation sans cesse croissante. La réduction du service VIA Rail signifie une perte d'environ 5,000 places, ce qui correspond à 41 avions de plus ou à 110 autocars de plus ou encore à 2,500 véhicules privés de plus sur nos routes. Toronto va perdre en emplois directs presque 700 travailleurs de VIA et, indirectement, plus de 1,750 emplois. Seul le mode ferroviaire a encore la capacité d'absorber une demande croissante grâce à de nouvelles immobilisations relativement restreintes.

Ce qu'il faut à Toronto, ce ne sont pas d'autres études ou d'autres commissions royales d'enquête. Il nous faut un programme d'immobilisations rationnel, un allègement de la structure administrative chez VIA Rail et un engagement ferme du gouvernement fédéral. Il nous faut non pas une baisse du nombre de passagers qui prennent le train mais des améliorations. Ces améliorations, nous les attendons depuis 20 ans. Nous avons accordé notre appui aux trains de passagers, en dépit d'un service parfois aléatoire. Nous vous exhortons à maintenir, à rénover et à réviser nos services à Toronto et partout ailleurs au pays. Le Canada ne peut se permettre d'en faire moins.

**M. Durrell:** Une fois réalisées les compressions prévues la capitale du Canada aura le pire service ferroviaire de toute les capitales du monde développé. Ottawa aura également l'honneur douteux d'avoir été surpassé sur ce plan par au moins cinq capitales du tiers monde. Compte

[Texte]

consider that and you consider the efforts this federal government and previous governments have made to make the capital a place of distinction, a place all Canadians can be proud of, I do not think that is the direction we want to take.

We are the fourth-largest metropolitan area in Canada. When you consider that Montreal and Toronto lie on our doorstep, you have three of the four largest metropolitan areas in our country all in very close proximity.

The rail service that exists between these three major centres bears out the success we have enjoyed thus far. We have had 70% service between Toronto and Ottawa. Yet we are going to face a 26% cut. We have had 56% service between Montreal and Ottawa; yet we are going to face a 36% cut. All in all, you are going to see somewhere in the vicinity of 600,000 people having to find alternative means of transportation between the capital and other major areas.

Tourism in the metropolitan area represents about 28,000 jobs. I know the Members of Parliament who continue to face the difficulty of the role of the government in the capital are pleased when they see the private sector take up such a large share of our employment base. I can assure you the rail service has been a very important part of that for us.

• 1020

What does it all really mean? We get into numbers and we get into millions. As C.D. Howe once said, what is a million? I thought I might try to break it down into some things we can all understand.

Who uses VIA? It is not the business men and women of Canada any longer. They have long since forsaken our rail service as a viable means of transportation, and that is unfortunate. VIA is used by students, by seniors, and generally by people who are less fortunate.

You will not be able to buy a ticket in Ottawa after 5 p.m. when these cuts go in, so if you happen to be working and you show up at the station at 5.05 p.m. to pick up your train ticket so your son or daughter can come and visit, you are going to have to go home and come back the next day or ask the boss to give you time off work.

You are not going to be able to check your baggage in the Ottawa station, because the cuts are going to mean that we are closing our baggage check. I do not know what the hell you are going to do with your bags, but you had better carry them with you.

If you have been in the Ottawa station recently, you will have noticed that the clocks do not work any longer. I can assure you that they are not going to work in the

[Traduction]

tenu de cela et des efforts que le gouvernement fédéral actuel et que les gouvernements antérieurs ont consenti pour faire d'Ottawa une capitale de marque, un endroit dont tous les Canadiens peuvent être fiers, je conçois mal que l'orientation que nous sommes en train de prendre soit la bonne.

Ottawa est la quatrième agglomération métropolitaine en importance du Canada. Montréal et Toronto sont pratiquement à nos portes. Ainsi, trois des quatre plus grandes régions métropolitaines sont situées à faible distance l'une de l'autre.

Si on en juge par le taux de fréquentation du service ferroviaire entre ces trois grands centres, il faut bien dire que le marché est là. Entre Toronto et Ottawa, le taux est de 70 p. 100. Pourtant on s'apprête à imposer des compressions de 26 p. 100. Entre Montréal et Ottawa, le taux de fréquentation a été de 56 p. 100, pourtant des compressions de 36 p. 100 sont prévues. Au total, quelque 600,000 personnes vont devoir trouver d'autres moyens de transport entre la capitale du pays et d'autres grands centres.

Dans la région métropolitaine, le secteur du tourisme compte 28,000 emplois. C'est avec satisfaction que les députés pour qui l'importance du secteur gouvernemental dans la région de la capitale nationale pose un problème constatent que le secteur privé représente une partie considérable de notre bassin d'emplois. Je puis vous garantir que le service ferroviaire a joué un rôle primordial à cet égard.

Qu'est-ce que tout cela signifie au juste? Nous parlons de chiffres et de millions. Or, comme l'a déjà dit C.D. Howe, qu'est-ce qu'un million? Je me suis efforcé de broser un tableau que tous pourraient comprendre.

Qui sont les usagers de VIA Rail? Ce ne sont plus les gens d'affaires. En effet, ces derniers ont déjà depuis longtemps abandonné le service ferroviaire comme moyen de transport viable. Ceux qui utilisent VIA Rail, ce sont les étudiants, les personnes âgées et, d'une façon générale, les gens moins fortunés.

Il sera impossible d'acheter un billet à Ottawa après 17 heures, une fois les compressions entrées en vigueur, de sorte que si vous travaillez et que vous avez le malheur d'arriver à la gare à 17h05 pour prendre un billet qui permet à votre fils ou à votre fille de vous rendre visite, vous allez devoir retourner chez vous et revenir le jour suivant ou bien demander au patron de vous accorder du temps libre.

Il ne sera plus être possible de consigner les bagages à la gare d'Ottawa, à cause des compressions. Je ne sais pas trop ce que vont faire les gens de leurs bagages sinon les transporter avec eux.

Si vous êtes passés par la gare d'Ottawa dernièrement, vous aurez constaté que les horloges ne fonctionnent plus. Je puis vous garantir qu'elles ne fonctionneront pas non



## [Text]

future. You are not able to take the escalators because they are all broken and they are not going to be repaired. You are going to have to walk up that ramp. When you are 70 years of age and you are dragging a bunch of bags, because there are not any red caps any longer, either. . . I arrived from Montreal last weekend by train. I watched a senior and I ended up carrying her bag because there was no way this woman was going to make it up that ramp. Is that the type of capital we want to see? What I tell you will happen in the Ottawa station is going to happen coast to coast. That is the reality.

To hell with all the big numbers, because we can get lost on 2,600 jobs in a country where millions of people are working; it is easy. But when you see that slow deterioration from the simplest little thing of not being able to tell the time to not being able to take an escalator to not being able to check your bags to not being able to buy a ticket, that is not the national dream that was sold to us one hundred and some years ago.

None of the people I talk about, the students and the less fortunate, are constitutional lawyers. Not one of them understands a damn thing about Meech Lake. They could not tell you one end of it from the other. At a time when we want people to be travelling our country and understanding what it is all about—to go to Wolfville, Nova Scotia, and see what happens there, or to go to Newfoundland and see what happens there, or to go out west—they are going to travel by train. The action that is taking place right now is going to remove that, and their only impression of Canada is going to be what they read in the press and what they hear from the lawyers. And god damn it, that is not the vision of Canada that I have.

Thank you.

**The Chairman:** Mr. Mayor and your associates, I want to compliment you on your presentation. We have had 10 presenters, all within the hour. That is a remarkable precedent. I wonder if you use it in your own council meetings, but I am glad you used it here.

Mayor Doré mentioned Amtrak. We had Amtrak in here yesterday, the vice-president of marketing and sales. I want to tell you a little story just to lighten the load here a little. I wish more members had been here to listen to this vice-president, who was young and enthusiastic and who believed in the system. He told a story that I had not read or heard. It was about David Stockman and a fellow called President Ronald Reagan. Amtrak started in 1970. It went through some ups and downs. There was pressure of fiscal restraint and deficit reduction, and of course no one has any of that under control, certainly there, and we are trying to get it under control here.

## [Translation]

plus à l'avenir. Les escaliers mécaniques sont hors d'usage et ils vont le rester. Il va vous falloir monter la pente à pied. Alors les personnes de 70 ans qui traînent avec eux leurs bagages, puisqu'il n'y a plus de préposés à calotte rouge, vont. . . La semaine dernière je suis arrivé de Montréal par train. J'observais une vieille dame et j'ai finalement transporté ses valises pour qu'elle puisse monter la pente. Est-ce vraiment le genre de capitale que nous souhaitons? Ce que je prédis pour la gare d'Ottawa vaut pour l'ensemble du pays. Voilà la réalité.

Les chiffres ont beau être imposants, nous risquons de passer à côté de la question en parlant de 2,600 emplois dans un pays où des millions de gens travaillent. Mais l'effritement progressif auquel nous assistons et qui se contréteise dans de petites choses bien banales comme le fait de ne pas pouvoir savoir l'heure, de ne pas pouvoir prendre l'escalier mécanique, de ne pas pouvoir mettre les bagages à la consigne et de ne pas pouvoir acheter un billet, voilà qui ne correspond pas du tout au pays dont on nous a fait rêver il y a de cela plus de 100 ans.

Tous ces gens dont je parle, les étudiants, les gens à moyens modestes, ne sont pas des constitutionnalistes. Ils ne comprennent absolument rien à la question du lac Meech. Ils ne seraient pas en mesure de vous en dire grand chose. Nous souhaitons aujourd'hui que la population se déplace au Canada et comprenne ce que veut dire ce pays. Que les gens se rendent à Wolfville, en Nouvelle-Écosse, pour voir ce qui s'y passe, ou qu'ils se rendent à Terre-Neuve ou bien dans l'Ouest pour en faire autant, c'est par train qu'ils pourraient voyager. Les mesures qui sont prises aujourd'hui vont rendre la chose impossible et la seule impression que ces gens vont avoir du Canada, c'est celle que vont leur donner les journalistes et les avocats. Vous m'en voyez consterné. Ce n'est certainement pas là un Canada que j'ai en tête.

Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur le maire, je tiens à vous remercier et à remercier ceux qui ont collaboré avec vous. En moins d'une heure, dix personnes ont pris la parole. Voilà un précédent remarquable. Je me demande si vous en faites autant lors des réunions du conseil, mais je suis heureux de constater que vous l'avez fait ici.

Le maire Doré a parlé d'Amtrak. Or, le vice-président à la commercialisation et aux ventes de cette société comparaisait ici hier. J'ai une petite anecdote à raconter à ce sujet, question de détendre l'atmosphère. J'aurais souhaité qu'un plus grand nombre de députés soient ici pour entendre ce jeune vice-président enthousiaste qui accordait sa confiance au système. Il nous a fait part d'une anecdote que je n'avais ni lue ni entendue ailleurs. Elle portait sur David Stockman et sur un certain président dénommé Ronald Reagan. Amtrak a été lancée en 1970. Il y a eu des hauts et des bas. Les impératifs de la restriction budgétaire et de la réduction du déficit se faisaient sentir et, bien entendu, personne n'arrivait à régler la situation aux États-Unis, ce que nous tentons de faire ici.

[Texte]

One day Stockman, who was a pretty dramatic character who had the ear of the President, walked into the President's office in the 1980s when Amtrak was going through the same type of pressure as VIA is today. Stockman went in with a conductor's hat and one of those changers. He flicked the changer and hit a 25¢ piece, a dime, a 5¢ piece, and one cent. What is going on here, the President said, I thought you came to talk about serious business. Stockman said to the President, as we were told yesterday: Mr. President, if I do that 5 billion more times then you have saved the \$5-billion subsidy on Amtrak and you are going to be \$5 billion better off. The president, being a very interesting person from Hollywood—

• 1025

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** —and used to simple wines, was really entranced with that idea.

Amtrak fought the battle of its life for the next two to three years. It was just Congress and another witness, who we are having after you—the National Association of Railroad Passengers—that built up public pressure and in effect got things turned around. You are right: Amtrak now is a relative success story, going on to better things.

Anyway, I appreciate your presentations. I was horrified, because at one time I thought we were going to be here three hours with the monologue. I had to get this dialogue in and now I throw it open for more of a dialogue to Mr. Tobin.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Thank you very much, Mr. Chairman. I hope the moral of the story is not “Ronald Reagan for Prime Minister”.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** We have a very good Prime Minister. Anyway, let us get on. We cannot afford to bring him to this country; his fee is too much. We could use that fee to help subsidize VIA.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to join you in congratulating the Coalition of Corridor Mayors for an absolutely first-class presentation today and to say to the corridor mayors that not only do we appreciate the presentation today, but I think many Canadians right across the country, including Canadians represented who are living in communities not within your coalition, appreciate the fact that the corridor mayors have taken on this cause as a national cause, as a cause affecting all of the country, and have spoken out not just for your own communities but for a national rail passenger service. Mr. Chairman, as someone who comes from one of the

[Traduction]

Un jour Stockman, qui avait un style assez spectaculaire et qui jouissait de la faveur du président, est entré dans le bureau du président. C'était durant les années 1980, quand le même genre de pression s'exerçait sur Amtrak que celle qui s'exerce à l'heure actuelle sur VIA Rail. Stockman s'est donc présenté avec sa calotte de chef de train et sa petite boîte de monnaie en bandoulière. Le président a été tout étonné de le voir actionner la boîte à monnaie et en extraire une pièce de 25 cents, une pièce de 10 cents, une pièce de 5 cents et un cent. Voyant que le président se demandait s'il devait le prendre au sérieux, M. Stockman lui a dit qu'il lui suffirait de répéter ce geste cinq milliards de fois pour économiser la subvention de cinq milliards de dollars destinée à Amtrak. Le président, personnage Hollywoodien fort intéressant. . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** . . . habitué aux vins ordinaires, a été tout à fait séduit par cette idée.

Au cours des deux ou trois années qui ont suivi, Amtrak a lutté farouchement pour son existence. Grâce au Congrès et à la *National Association of Railroad Passengers*, qui va comparaitre ici après vous, l'opinion publique a été mobilisée et il y a eu revirement de la situation. Vous avez raison de dire qu'on peut désormais parler de réussite dans le cas d'Amtrak, qui envisage maintenant des jours meilleurs.

Tout cela pour dire, donc, que vos exposés ont été fort appréciés. J'ai pourtant eu l'impression, à un moment donné, que nous allions assister à trois heures de monologue. Il fallait bien que j'ouvre le dialogue avec cette anecdote et j'invite maintenant M. Tobin à poursuivre le dialogue.

**M. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. J'espère bien que l'anecdote n'est pas un plaidoyer en faveur de la candidature de Ronald Reagan comme premier ministre.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Nous avons un excellent premier ministre. Poursuivons donc. De toute manière, les Canadiens ne pourraient pas se le payer, il demande trop cher. L'argent économisé pourrait servir à subventionner VIA Rail.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à mon tour féliciter la coalition des maires du corridor de la très haute tenue de l'exposé qu'ils nous ont livré aujourd'hui et à leur dire également que les Canadiens sans doute très nombreux, d'un bout à l'autre du pays, et je pense aussi aux Canadiens qui vivent dans des localités qui ne font pas partie de votre coalition, seront heureux de constater que les maires du corridor ont fait de cette cause un enjeu national et se sont portés à la défense non seulement de leur propre localité mais aussi d'un service national de transport ferroviaire de passagers. Monsieur le président, je suis d'une autre région mais comme Canadien, je me



[Text]

regions, I appreciate very much as a Canadian the approach that the corridor mayors have taken to this question.

Mr. Chairman, you mention that we wanted to give a number of people a chance to put questions and so I propose to divide the time that we have among myself, Mr. Fontana from London, and my colleague Mr. Ouellet from Montreal. I would just want to put a question and leave it to the Coalition of Corridor Mayors to determine who answers.

I think many people have made quite a powerful case, including yourselves, over the last period of time for at least a moratorium, at least a pause until the royal commission has a chance to do its work and to come back with a substantial report on the needs of Canada's transportation industry and the proper integration of the various modes of transportation. That case I think has been made effectively again and again and again. The question is now one of having the Government of Canada listen and seriously consider what is, at the end of the day, a very sensible request.

Collectively you are a very powerful group. You represent some of Canada's largest cities, a huge chunk of Canada's population, and you come primarily, with the exception of George, from two very powerful provinces. . . calling a spade a spade. Have you been in touch with the premiers of Quebec and of Ontario and do you have a commitment that this week at the first ministers conference those premiers will raise VIA Rail and raise it in an effective and powerful way?

**Mayor Doré:** The answer is yes. The premiers have been met by a representative of Quebec on one side, from the City of Montreal, and a representative from Toronto. . . Mr. Peterson and Mr. Bourassa. They have created a committee of both provinces on the rail passenger system. At the last provincial premiers conference in Quebec City in August, we were instrumental in getting a resolution adopted unanimously by the premiers of the province, asking for a moratorium. We will in fact be meeting tomorrow with the premiers of Ontario and Quebec together, so this issue will be raised again at the premiers conference this week. For sure, they are on board. They are committed. I think they are concerned. They know the impact. They know that a part of the eventual consequences of the reduction will translate into higher expenditures for road building and for infrastructure—

**Mr. Tobin:** Debt transfers.

**Mayor Doré:** The other remark I want to make comes back to what you first said, which I think is important. We believe the rail passenger in Canada is at stake. The corridor is one of the key components of the area, but the

[Translation]

réjouis de voir les maires du corridor adopter la démarche qui est la leur.

Vous avez dit, monsieur le président, que nous souhaitions donner au plus grand nombre de membres possible l'occasion de poser des questions. Je propose donc de partager le temps qui nous est imparti entre M. Fontana de London, mon collègue M. Ouellet de Montréal et moi-même. Je veux poser une question et je vais laisser aux représentants de la coalition le soin de décider qui va y répondre.

Bon nombre de gens, y compris vous-même, ont prôné de façon fort convaincante dernièrement la nécessité d'un moratoire, d'un répit tout au moins jusqu'à ce que la Commission royale ait eu le temps de terminer son travail et de rédiger un rapport portant sur les besoins du secteur du transport au Canada et sur l'intégration des divers modes. On ne compte plus, il me semble, ceux qui ont présenté de bons arguments en ce sens. Il reste maintenant au gouvernement du Canada d'accueillir et d'étudier sérieusement une demande qui, en définitive, paraît fort raisonnable.

Ensemble, vous constituez un groupe extrêmement puissant. Vous représentez certaines des plus grandes villes du Canada, une proportion importante de la population du pays et vous venez pour la plupart, sauf George, de deux des provinces les plus puissantes du pays. . . puisqu'il faut appeler les choses par leur nom. Êtes-vous en rapport avec les premiers ministres du Québec et de l'Ontario et ces derniers se sont-ils engagés à soulever la question de VIA Rail en lui accordant toute l'importance qu'elle mérite lors de la conférence des premiers ministres qui aura lieu cette semaine?

**M. Doré:** Je répondrai par l'affirmative. Un représentant du Québec, de la ville de Montréal, a rencontré monsieur Bourassa et un représentant de Toronto a rencontré monsieur Peterson. Un comité des deux provinces a été créé pour étudier le réseau de transport ferroviaire des passagers. À l'occasion de la dernière conférence des premiers ministres provinciaux qui a eu lieu à Québec au mois d'août, une résolution visant un moratoire a été adoptée à l'unanimité par les premiers ministres des provinces, grâce notamment à nos efforts. De fait, nous rencontrons demain ensemble les premiers ministres de l'Ontario et du Québec et la question se sera alors soulevée à nouveau durant la conférence des premiers ministres de cette semaine. Ils ne se contentent pas de regarder passer le train, c'est certain. Ils ont manifesté leur engagement et cette question les préoccupe, selon moi. Ils en connaissent les implications. Ils savent bien que les réductions vont notamment entraîner l'augmentation des dépenses consacrées à la construction de routes et d'infrastructures—

**M. Tobin:** Sans oublier les transferts de dettes.

**M. Doré:** Ce que je tenais à dire également correspond à ce que vous avez dit au début et qui est important selon moi. Nous sommes d'avis que l'avenir du transport de passagers par chemin de fer au Canada est en jeu. Le

## [Texte]

corridor itself cannot survive without feeders. When you look from the Maritimes at the rest of Canada, the first major city is Montreal. A lot of people who get sick in the Maritimes get cured in major hospitals in Montreal. They need this passenger system to get to the city. We cannot develop a privatized rail system between let us say a corridor that would be from Quebec to Windsor and make a viable operation. It is hopeless.

• 1030

Everybody speaks about the TGV in France, Paris-Lyon, which in fact made a return on investment in nine years instead of fifteen. But what people must know is that the profit generated by this line pays for the deficit on the other lines that are feeders for this line. It is a global system. You cannot have free transportation in any country. You have to make choices. Airplanes are not free. There is discrepancy between the figures—it is between \$35 per passenger to \$42, depending on figures. It is a bit less than passenger, but it is not free, and eventually can grow more.

Basically our view is that the rail passenger system as a mode of transport is an essential component of a network. It should be integrated with the other modes of transport, and that is basically what normally the royal commission should give us. The absurdity of the situation we are in right now is that as a government or as a country we have taken the decision to put things on hold at the same time mandating people to give their co-ordinated view on an integrated policy for this country. I think we are doing it the wrong way. We are killing the system while we are reflecting on what the system should be. Quite honestly, I think after five years we be analysing a corpse.

**Mr. Fontana (London East):** I too want to congratulate the corridor mayors for their absolutely fantastic presentation. More importantly, I think it is a national vision that has been reflected also by the Canadian Federation of Municipalities with Mayor McCallion and Mayor Ferguson, who have taken the lead, I suggest, in the past number of months. Mayors across this city have come to the forefront to put forward a national vision of this country, which I am sorry to say is seriously lacking at both the federal and provincial levels. I take off my hat to all of you for talking about a national vision and a national passenger rail service.

As a former municipal councillor of London, Ontario, I am extremely proud to hear the southwestern Ontario mayors talk about what passenger rail service needs for southwestern Ontario.

## [Traduction]

corridor constitue un élément clé de l'ensemble mais sa survie est étroitement liée à celle des tronçons secondaires. Par rapport à la géographie des Maritimes, Montréal est la grande ville canadienne la plus proche. Il y a bien des gens malades dans les Maritimes qui sont guéris dans les grands hôpitaux de Montréal. Il leur faut le service de transport de passagers pour se rendre dans cette ville. Nous ne pouvons pas mettre sur pied un réseau ferroviaire privé viable dans le corridor entre, disons, Québec et Windsor. C'est sans espoir.

Tout le monde parle du TGV français, le Paris-Lyon, dont l'investissement a été rentabilisé au bout de neuf ans au lieu de 15. Mais il faut qu'on sache que les bénéfices dégagés par le TGV permet d'absorber le déficit des autres lignes qui le desservent. C'est donc un système global. De toute façon les transports ne seront jamais gratuits. Il vous reste alors à choisir. Les avions ne sont pas gratuits non plus, les chiffres varient entre 35\$ par voyageur à 42\$, selon les calculs. C'est un peu moins, mais ça n'est tout de même pas gratuit, et ça pourrait augmenter.

Nous pensons avant tout que le réseau ferroviaire de transport voyageur doit faire partie d'un ensemble plus large, c'est-à-dire être relié aux autres modes de transport, et c'est normalement à ces conclusions que devrait parvenir la commission royale d'enquête. L'absurdité de la situation actuelle tient au fait que notre gouvernement, dans l'intérêt du pays, a décidé de marquer le pas mais en même temps on demande à des gens de donner un point de vue concerté sur ce que pourrait être une politique intégrée en matière de transport. Je pense que nous nous y prenons mal. D'un côté nous sommes en train de vouloir relâcher sur ce que devrait être un secteur que de l'autre, nous étouffons. J'ai l'impression, très franchement, que dans cinq ans nous n'aurons plus qu'un cadavre à ausculter.

**M. Fontana (London-Est):** Moi aussi je voudrais féliciter les maires du corridor pour leur témoignage absolument remarquable. Et je pense, ce qui est tout particulièrement important, qu'ils nous ont donné une vision nationale, notamment celle de la Fédération canadienne des municipalités par la voix de M<sup>me</sup> McCallion et de M. Ferguson, deux maires qui depuis quelques mois, je pense, sont à la pointe du combat. Les maires de ce pays, je le constate, ont su prendre la parole et nous proposer une vision d'avenir à l'échelle nationale, ce qui—je suis désolé d'avoir à le dire—fait sérieusement défaut dans les conceptions fédérales aussi bien que provinciales. Je vous tire donc mon chapeau pour avoir su donner une dimension nationale à votre vision et conception du transport des voyageurs par rail.

J'ai été conseiller municipal à London, en Ontario, et je me félicite de constater que les maires du sud-ouest de l'Ontario se portent à la défense du transport ferroviaire de voyageurs dans leur région.



## [Text]

I would like to direct a question to Mayor Millson and Mayor Gosnell. As the chairman indicated, yesterday we had the pleasure of hearing from the vice-president of Amtrak, who essentially has a very positive vision of passenger rail service in his country, and in fact passenger rail service in total. What he said when asked specifically—and I think Mayor Doré just specifically pointed this out—is that the southwestern Ontario corridor from Windsor all the way to Toronto, and in fact beyond Montreal, is carrying as many passengers as the best Amtrak corridor or service. In fact Amtrak's load capacity on average is only 57%. VIA is carrying more than that. The best cost recovery Amtrak can produce is something in the neighbourhood of 74%, yet that is exactly what VIA is doing from Windsor through to Montreal. I asked him specifically whether it would be his strategy or plan to cut the service in the most heavily used corridors in the Amtrak system. His answer was that of course the strategy of the government or VIA to gut the service of its best parts and to sever the best parts of the system is dubious at best.

You used the phrase that the government wants a national, sustainable, and affordable system. It would seem to me that when you are gutting and cutting the good parts of VIA, especially in the corridor, you are actually going to kill the system.

The other thing I wanted to say is that Amtrak's approach was that it was prepared to work with federal governments, state governments and municipalities. I would like to point out that had you had the opportunity of making this presentation to Mr. Bouchard, as you were promised, before the decisions were made, the municipalities, the provinces and the federal government could have played a positive role in trying to maintain VIA. Have you as a organization put forward through the premiers or directly to the minister the fact that the municipalities could play a positive role in developing a national passenger rail service in this country?

• 1035

**Mayor Millson:** In fact, we have made presentations right back to the VIA Rail pricing hearings. We made presentations of the tremendous market potential that existed. The difficulty is that Amtrak is far more aggressive than VIA Rail, and the State of Michigan has undertaken a complete study to develop a blueprint for this higher speed rail service. They are the ones who see the tremendous potential of bringing people from Chicago to Detroit. Every weekend at the train station in Windsor there are literally thousands of individuals waiting to take the trains to feed into the Toronto market.

As the municipal tax bases across this province are supporting convention centres and trying to bring interested people to this corridor, I think a transportation system is so important and critical to support these kinds of convention facilities. Once again the Americans seem

## [Translation]

J'aurais une question à poser à MM. Millson et Gosnell, tous deux maires. Comme l'a déjà indiqué le président, nous avons eu hier le plaisir de recevoir le vice-président de *Amtrak*, qui semble avoir une vision très positive de l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs, dans son pays et de façon générale. Il a d'ailleurs entre autre précisé—ce qui rejoint je crois ce qu'a fait remarqué le maire M. Doré—que dans le corridor du sud-ouest de l'Ontario, de Windsor jusqu'à Toronto, et même au-delà de Montréal, on transporte autant de voyageurs que sur la meilleure des lignes *Amtrak*. Il a aussi ajouté qu'en moyenne, les trains *Amtrak* étaient pleins à 57 p. 100, alors que VIA fait mieux. Dans le meilleur des cas, *Amtrak* ne recouvre ses coûts qu'à 74 p. 100 environ, ce qui est exactement ce que VIA fait entre Windsor et Montréal. Je lui ai alors demandé s'il lui paraissait pensable de réduire le service sur les lignes les plus utilisées du réseau *Amtrak*. Il a évidemment répondu que la stratégie du gouvernement, pour VIA, qui consiste à démanteler le service là où il est le meilleur et le plus rentable, paraît pour le moins douteuse.

Vous avez dit que le gouvernement voulait un réseau national, rentable, à des conditions abordables. Or, précisément, démanteler les meilleures parties du service VIA, particulièrement dans le corridor, va évidemment asphyxier VIA.

Je voulais également dire que *Amtrak* est toute disposée à collaborer avec le gouvernement fédéral, celui des états et les administrations municipales. Si vous aviez eu la possibilité de présenter votre point de vue à M. Bouchard, comme on vous l'avait promis, avant que les décisions ne soient prises, les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral aurait pu se donner la main de façon constructive pour préserver VIA. Avez-vous pu expliquer, par l'intermédiaire des premiers ministres provinciaux, ou directement au ministre lui-même, que les municipalités pourraient jouer un rôle tout à fait positif et participer au développement d'un service ferroviaire pour voyageurs au Canada?

**M. Millson:** De fait, nous avons déjà participé aux audiences où les coûts et prix de Via Rail avait été discutés. Nous avons expliqué quelles possibilités fantastiques le marché pouvait offrir. Le fait est que Amtrak a une politique beaucoup plus agressive que Via Rail, et l'état du Michigan a lui-même entrepris de faire une étude complète en vue d'un service de trains à très grande vitesse. Les Américains ont vu tout le profit qu'ils pourraient retirer d'un service voyageur entre Chicago et Détroit. A la fin de la semaine, de façon régulière, la gare de Windsor est bondée de milliers de voyageurs qui attendent les trains de Toronto.

Ce sont les taxes municipales de la province qui permettent de subventionner les centres de congrès et d'y faire venir ceux que ça intéresse; à cet égard il est essentiel que l'on dispose d'un bon réseau de transport pour que les centres de congrès en question puissent se justifier. Je

[Texte]

to have found the reason behind it and the marketing potential, and that is what they are bringing right up to our border.

**Mayor Gosnell:** The province was late getting into this battle, not that we were that much sooner because we did not have an awful lot of opportunity. Just recently Minister Wrye, the Minister of Transportation in Ontario, and the Premier realized what the cost to the province of Ontario will be with the reduction of services. As we pointed out, when you take away the efficiency of the schedule, the early morning trains for the heart of southwestern Ontario to get to Toronto or Windsor and to the Detroit market, which is growing, then you are going to have massive provincial expenditures on roads, airports and other modes of transportation. The cost to the province by the subsidy loss through VIA for providing this rail service, they now recognize, is less than what it will cost the Province of Ontario to meet the future transportation needs. So they are beginning to understand much more significantly that they have a significant role to play with the other premiers in bringing to the federal government their concerns, especially from a fiscal point of view.

**M. André Ouellet (député de Papineau—Saint-Michel):** Je voudrais remercier les maires pour leur mémoire. Il faut espérer que votre demande de moratoire sera entendue et que le gouvernement fédéral respectera non seulement la qualité de votre intervention mais surtout qu'il vous écoutera.

C'est sous votre présidence que ce Comité parlementaire a visité la France et a eu des discussions avec les autorités de l'aéroport Charles de Gaulle. C'est là que nous avons appris que les autorités françaises avaient l'intention de relier toutes les grandes lignes du TGV français avec l'aéroport Charles de Gaulle, non seulement les lignes existantes, mais les nouvelles, celles qui iront vers l'Angleterre en passant sous la Manche et surtout celles qui iront vers la Belgique.

Le maire Doré pourrait-il nous parler de ce projet de greffer au corridor Québec—Trois-Rivières—Montréal—Ottawa —Toronto—London—Windsor, l'aéroport international Mirabel et éventuellement, l'aéroport Pearson de Toronto? Ceci nous permettra d'avoir au Canada ce qui existe en France, c'est-à-dire des trains rapides complémentaires aux aéroports qui pourraient aider à régler le problème de l'aéroport de Toronto et redonner du sens à l'aéroport de Mirabel. Est-ce possible? Les maires ont-ils étudié cette possibilité? Demanderez-vous au gouvernement d'injecter des fonds? Lors de votre réponse plus tôt, vous avez bien laissé sentir que l'entreprise privée ne peut pas seule se substituer à l'État en ce qui a trait au service de trains pour voyageurs.

**M. Doré:** Parmi les scénarios envisagés, l'un d'eux comprendrait la liaison Montréal—Mirabel—Ottawa—Toronto. Il n'y a pas de tracé encore. Des études de faisabilité ont été effectuées. Deux types de tracés ont été examinés. L'un relierait Montréal à Mirabel avant de se diriger vers Ottawa, ce qui fait qu'un peu de distance

[Traduction]

le répète, les Américains semblent avoir compris, ils ont vu qu'il y avait un marché, et c'est pour cela qu'ils acheminent leurs voyageurs jusqu'à notre frontière.

**M. Gosnell:** La province s'est engagée un petit peu tard dans cette bataille, non pas que nous ayons été beaucoup plus rapide, car on ne nous en a pas vraiment laissé la possibilité. Tout récemment, le ministre Wrye, ministre des Transports de l'Ontario, et le premier ministre de la province ont compris ce que cette réduction des services voyageurs risque de coûter à la province. Nous l'avons déjà expliqué; en rendant les horaires moins intéressants, en supprimant, au coeur du sud-ouest de l'Ontario, les trains du matin en partance de Toronto, de Windsor et de Détroit, où la clientèle ne cesse d'augmenter, on force la province à financer massivement les routes, les aéroports et les autres modes de transport. On comprend maintenant que supprimer les subventions de VIA va finalement coûter plus cher à la province si elle veut faire face aux besoins en matière de transport de voyageurs. Voilà pourquoi il devient de plus en plus important pour l'Ontario d'alerter les autres premiers ministres provinciaux pour faire comprendre au gouvernement fédéral ce que cela va signifier pour son budget.

**Mr. André Ouellet (Papineau—Saint-Michel):** I would like to thank all the mayors for their presentation. I would hope that your proposal of a moratorium will be heard, and that the federal government will take into account your testimony, but also that you will be listened to.

Under your chairmanship this parliamentary committee visited France and had discussions with the management of Charles de Gaulle airport. That's where we were told about the intention of the French to have the TGV network feed into Charles de Gaulle, not only existing lines, but all the new ones, like the lines to England under the Channel and the lines to Belgium.

Could Mayor Doré tell us about this project to connect the corridor Quebec—Trois-Rivières—Montréal—Ottawa—Toronto—London—Windsor with Mirabel International Airport and maybe Pearson Airport in Toronto? That would be like what is being projected in France, fast trains feeding into airports, which might help to solve Toronto Airport's problem and give to Mirabel Airport a little bit of sense again. Would that be possible? Have the mayors examined that possibility? Would you ask for some government funding? In your answer earlier you made it clear that the private sector could not substitute itself for the government for the development of a passenger rail service.

**Mr. Doré:** There are several scenarios, one of which would be a connection Montreal—Mirabel—Ottawa—Toronto. The route hasn't been decided yet. Two feasibility studies have been done. Two types of routes have been examined. One possibility would be to connect Montreal with Mirabel and then Ottawa, which would



## [Text]

s'ajouterait. Les avantages sont nombreux en matière d'intermodalité des moyens de transports.

• 1040

Il faut savoir qu'on ne peut pas effectuer la privatisation d'un système de chemin de fer sans impliquer, soit une participation financière du gouvernement fédéral, soit avoir une garantie financière. Car c'est le cas de tous les scénarios étudiant la faisabilité actuelle des moyens de liaison à grande vitesse.

Le plus bel exemple est celui du tunnel sous la Manche. C'est construit par des fonds privés mais il y a des garanties de rendement sur l'investissement. C'est là un des scénarios à envisager. De toute évidence les fonds publics sont impliqués. Il est inimaginable de penser à une infrastructure de chemin de fer couvrant la distance Montréal—Toronto, coûtant un minimum de 2 milliards de dollars d'investissement et comportant une voie réservée, sans la participation de fonds publics. La France a démontré qu'une fois le système en place, une fois le produit attrayant, confortable, efficace et rapide, il devient possible de le rentabiliser et dans certains cas d'obtenir un retour sur l'investissement beaucoup plus spectaculaire qu'anticipé.

C'est l'étape où nous en sommes actuellement. Je veux dire, humblement, qu'il ne s'agit pas nécessairement de la ville de Québec, de Trois-Rivières ou de Montréal. Ce sont des entreprises qui ont effectué les études de faisabilité que nous avons. La rencontre avec les premiers ministres de demain portera sur l'appui des deux provinces au comité de travail commun, et l'un des scénarios le plus important est celui de l'inclusion de Mirabel et éventuellement de Pearson. Ce serait réalisé à l'extrémité de piste, dans le raccordement vers Windsor. Ainsi, le système de trains pourra être branché sur celui des aéroports. Ce serait la solution de l'avenir.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I want to welcome the mayors here today. Some of you are back for the second or third time in this particular room.

Your brief is excellent, your presentation extremely forceful, and I think that bodes well for the battle we have at hand, and that is to not just save VIA Rail but to reinvest in the future.

I have a couple of questions, Mr. Chairman. I want to devote one third of my time to my colleague Mr. Benjamin. Please watch my clock and keep me on line.

**The Chairman:** I always watch your clock.

**Mr. Angus:** Mine is still running.

One of the things we learned yesterday was that Amtrak operates, on a contractual basis, commuter rail services for municipalities. Right now in Canada commuter services are seen to be the responsibility of the

## [Translation]

mean a little bit more distance to cover. Inter-modal transport does offer a lot of advantages.

There is no privatization of a railroad network without federal financial participation, or some kind of financial guarantee. That is exactly what is being envisaged by the feasibility studies pertaining to higher-speed service.

The best example is the tunnel under the Channel. The construction is funded privately, but there are some guarantees on the return on investment. That would be one possible scenario. But in any case public funding is paramount. You cannot imagine a railroad infrastructure from Montreal to Toronto, which would mean a minimum investment of \$2 billion, with a dedicated track, without any public participation. France proved once the network was working, once the product was proved attractive, comfortable, efficient and fast, that there is a possible return on investment, and in certain cases a much higher one than anticipated.

Now that is where we stand. But I would like to add, in all modesty, that we are not necessarily talking about the City of Quebec, Trois-Rivières or Montreal. The feasibility studies we have in our possession have been done by the private sector. At the meeting with the premiers, tomorrow, the support of the two provinces to the common front task force will be discussed, and one of the important options would be to include Mirabel as well as Pearson. It would be built at the end of the airstrip, and connect with the Windsor trunk line. That way the railroad network would be connected with the airports. That is the solution for the future.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je tiens moi aussi à souhaiter la bienvenue aux maires. Certains d'entre vous sont ici déjà pour la deuxième ou la troisième fois, dans cette même salle.

Votre témoignage est excellent, vous avez présenté des arguments extrêmement convaincants, et je pense que cela augure bien de l'issue de cette bataille que nous allons mener; il ne s'agit pas ici simplement de sauver VIA, mais bien au-delà de cela de réinvestir pour l'avenir.

J'ai quelques questions à poser, monsieur le président. J'aimerais d'ailleurs qu'un tiers de mon temps soit alloué à M. Benjamin, mon collègue. Je vous demande donc, si vous voulez bien, de faire attention à mon temps de parole et de m'en avvertir.

**Le président:** C'est toujours ce que je fais.

**M. Angus:** Parfois j'oublie.

Ce que nous avons appris hier, entre autre, c'est que Amtrak a des contrats avec les municipalités portant sur des services de banlieue. En ce moment, au Canada, on considère que les lignes de banlieue sont de la

[Texte]

municipalities and, at least in the major cities, are operated as such. Do you anticipate, if the world develops as you would like it to, VIA Rail developing a commuter component that would provide services for a fee to municipalities, that instead of Montreal and Toronto and the Province of Ontario operating their own systems, they would be able to use the profits to assist in the provision of transcontinental services?

**Mayor Eggleton:** The possibility of the province or the local municipalities becoming more responsible for rail services in and around our communities is one that poses some very difficult questions in terms of who picks up the cost. We can ill-afford to put it on the property taxpayer. We already cannot afford to keep our systems in Toronto up to date and up to capacity for those people who want to commute in and out of the downtown area. We do not have enough money for the people who live in the greater Toronto area to be able to commute inside the region. When we talk about people coming from an even longer distance, that is something we can ill-afford to do.

As I think has been said here before, the corridor services are well used and are a good solid foundation for the national service. I do not believe we should be ripping it out and giving it to the private sector because it can be made more lucrative or is more lucrative than the rest of the system. I think it makes sense to keep it as part of a national system. It certainly helps to pay for the more remote services.

• 1045

In the City of Toronto, for example, we operate a parking authority that does fairly well financially. It has some lots that are quite lucrative, and they are the foundation of the system. Then it provides a number of services in various communities throughout the city, and they lose money. But the more lucrative lots help to pay for the entire system, and I think that is what we need in keeping together the system in the corridor, having it as an integrated part of a national rail system.

But we can ill afford to have more of a burden put onto the backs of the property taxpayers, and that is certainly what would happen with the reduction of services, because we would have to put more money into roads and local commuter rail services, and we can ill afford to do that.

**Mr. Angus:** I want to make it clear, though, that I was not promoting yet another dumping onto the municipalities from a senior level of government. I personally oppose that because I recognize, as you do, that the property taxpayer cannot afford any additional burdens.

[Traduction]

responsabilité des municipalités, et—au moins dans les grandes villes—c'est bien ainsi que cela fonctionne. Pourriez-vous envisager, si les choses prennent la tournure que vous espérez, que VIA Rail mette à la disposition des municipalités un service de banlieue qui serait rémunéré, et que les bénéfices puissent être ensuite utilisés pour faire marcher certaines lignes transcontinentales, au lieu que Montréal, Toronto et la province de l'Ontario aient leur propre réseau?

**M. Eggleton:** Que la province, ou les municipalités, puissent avoir de plus en plus de responsabilités en matière de services ferroviaires, à l'intérieur et autour des villes, posent ce problème épineux des crédits disponibles et de financement. Nous pouvons de moins en moins augmenter les impôts fonciers. Or, nous n'arrivons déjà pas à faire face aux besoins, et notamment pour ce qui est du transport des personnes qui veulent se rendre au centre de la ville ou qui en sortent. Nous n'avons pas non plus les moyens financiers de satisfaire la demande de transport de la population du grand Toronto. Et lorsqu'il s'agit de personnes qui viennent d'encore plus loin, ce n'est pas quelque chose que nous puissions prendre en charge.

Comme on l'a dit tout à l'heure, les lignes du corridor sont bien utilisées, et représentent une bonne base pour un service national. Je pense donc qu'il ne faut surtout pas démanteler ce service, ni le remettre au secteur privé, puisque c'est précisément la partie la plus rentable de notre réseau, rentabilité qui pourrait d'ailleurs encore être accrue. C'est donc une partie du service qu'il faut conserver comme élément d'un réseau national. C'est grâce à ces lignes que l'on peut subventionner le service dans les régions isolées.

À Toronto, par exemple, nous avons des parcs de stationnement qui sont très rentables. Certains des parcs sont plus rentables que d'autres, et servent à faire marcher l'ensemble, c'est-à-dire permettre de subventionner un service qui marche à perte. Les bénéfices des parcs les plus lucratifs permettent de subventionner l'ensemble du système, et c'est dans cet optique que nous devons conserver le service et les lignes du corridor, comme piliers d'un réseau ferroviaire national.

Mais nous ne pouvons pas d'un autre côté augmenter les taxes foncières, et c'est précisément ce qui risquerait d'arriver si l'on réduisait effectivement le service du corridor, puisque nous serions alors obligés de dépenser davantage pour les routes, et les lignes de banlieue, ce dont nous n'avons pas les moyens.

**M. Angus:** Je tiens à bien préciser que je n'étais pas en train de proposer une fois de plus que l'on se décharge de ces responsabilités sur les municipalités. J'y suis complètement opposé, car je pense—comme vous—que l'on ne peut pas augmenter encore plus les taxes foncières.



[Text]

What I was getting at is a means of providing VIA with an additional revenue base. Yesterday we were told that Amtrak gets 30% of its revenue from non-passenger services such as second-class mail, real estate, things like that. Hopefully, as we move as a society more into urban transit as a means of attracting people out of their private automobiles, some municipalities will not have the wherewithal in which to develop the infrastructure to operate a commuter rail of some kind, even on a small-scale basis. I am wondering whether you see it as a potential for VIA, should it survive the proposed cuts, to begin on a fee-for-service basis to provide a very specific commuter rail service for specific municipalities.

**Mayor Durrell:** That is something I would think FCM might look at. George, I do not know if you want to comment. In the major municipalities it is not a problem.

**Mayor George Ferguson (Town of Abbotsford; President, Federation of Canadian Municipalities):** We would be prepared to look at it, and it is our intention also to meet with VIA Rail to have some discussion with them. But I would like to say here this morning, Mr. Chairman, that we appreciate the opportunity of having the corridor mayors here and we want you to understand that the FCM, which represents 87% of the population of Canada at the present time, fully endorses their presentation in the sense of this corridor becoming a very efficient system that enforces and endorses our Atlantic region and the Pacific region from the west.

Somebody inferred that I do not come from one of the larger provinces. Well, I come from the California of Canada and it is probably going to be the number one province—

**An hon. member:** Saskatchewan?

**Mayor Ferguson:** You all recognize that the Pacific Rim is only starting, and not only will British Columbia be the major province in this country, but Vancouver will become the largest city in Canada. So just keep that in mind.

But apart from that, the presentations made here this morning have been vital, and I think the most important thing, as we leave here, is to ask this government in their wisdom—and sometimes I wonder where it is—to consider the question of a moratorium on this very vital issue. I would suggest to you that they do not have this philosophy that the privatization is going to solve all problems, because it is not, especially in the area of transportation.

When in the western world every other country is doing something with the rail system to improve it, why do we want to dismantle it when we had the number one system in the world at one time? I would suggest to you, gentlemen, that we should rebuild that national dream with a lot of innovative ideas to make it work, not look at the past and where it has failed. Let us move forward and

[Translation]

Je pensais simplement à un moyen de permettre à VIA de dégager quelques bénéfices supplémentaires. On nous a dit hier que 30 p. 100 de la recette d'Amtrak provient d'activités autres que le transport des voyageurs le transport du courrier de seconde classe et les placements immobiliers notamment. À mesure que nous progressons vers le développement des transports en commun dans les villes, pour convaincre les citoyens de renoncer à leurs automobiles, et c'est souhaitable, nous constatons que certaines municipalités n'auront pas les moyens de se payer les infrastructures ferroviaires nécessaires à ces lignes de banlieue, même à une échelle modeste. Pensez-vous que VIA pourrait alors, à condition que les coupures proposées ne lui soient pas fatales, offrir aux municipalités un service de lignes de banlieue qui lui rapporterait?

**M. Durrell:** C'est quelque chose que la FCM pourrait étudier. Je ne suis pas si vous avez quelques chose à dire là-dessus, George. Je pense que les grandes municipalités n'y verraient aucun inconvénient.

**Son honneur le maire George Ferguson (Ville de Abbotsford, président de la Fédération canadienne des municipalités):** Nous serions effectivement disposés à étudier la question, et nous avons l'intention de rencontrer les dirigeants de VIA Rail pour en parler. J'aimerais ajouter en même temps, monsieur le président, que nous sommes heureux d'avoir pu réunir ici les maires du corridor, et nous aimerions que vous compreniez bien que la FCM, qui parle à nom de 87 p. 100 de la population du Canada, se rallie à eux pour réclamer que le corridor devienne le pilier d'un réseau, consolidé de l'Atlantique au Pacifique.

Quelqu'un a laissé entendre que je ne venais pas d'une des grandes provinces. Et bien, je viens de la Californie canadienne, qui va être sans doute un jour la première des provinces. . .

**Une voix:** La Saskatchewan?

**M. Ferguson:** Vous avez tous que la bordure du Pacifique ne fait que commencer à se développer, et non seulement la Colombie-Britannique sera la province la plus importante du pays, mais Vancouver également la plus grande ville canadienne. Ne l'oubliez pas.

Cela dit, les témoignages qui ont été présentés ce matin sont essentiels, et je crois que ce qu'il y a de plus important, lorsque nous vous aurons quitté, c'est que vous demandiez au gouvernement—dont je me demande parfois où se trouve la sagesse—d'envisager sérieusement la possibilité d'un moratoire. Il ne faut pas que le gouvernement s' imagine que la privatisation va être un remède à toutes les difficultés, et tout particulièrement pas dans le domaine des transports.

Alors que tous les pays occidentaux sont en train d'améliorer leur réseau ferroviaire, on se demande pourquoi le Canada veut démanteler le sien, le premier au monde à une époque. Nous devrions au contraire, messieurs, redonner vie à notre rêve national, grâce à des idées novatrices, grâce auxquelles les choses fonctionneront, et cela au lieu de se retourner sur le passé

[Texte]

support the mayors in the presentation they have here today to solve part of that major problem.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Mrs. McCallion and gentlemen, for over half my life I have been involved in one way or another in transportation—15 years in the railway and 21 consecutive years on this committee—and if you think you are frustrated, if you think you are fed up, tell me about it.

**The Chairman:** They did.

**Mr. Angus:** It is enough to make him run again.

• 1050

**Mr. Benjamin:** The problem is that we have a Department of Transport with jet engines and diesels for brains. All the evidence is in. One of you submitted about doing a search for new and innovative methods. The searches have been done ad nauseam. The best experts in the world, including in this country, have made their recommendations on what should be done. It had been raised in this committee and in Parliament ad nauseam.

The previous government and the present government are operating without a national transportation policy. In the case of rail passenger, it is set up designed to fail. From day one it was designed to fail. Nobody would believe me or anybody else who predicted that.

When this committee comes out with its report... and all members of the committee and all parties are doing our darnedest to come up with a unanimous report. On the assumption that we do—we will be starting later this week on finalizing our report—would you then take it upon yourselves to meet again with the minister, not only the minister of transport but also the Minister of Finance? It was the Department of Finance that did the studies on this. Where the hell the Department of Transport was, I do not know. It was the Department of Transport that did the so-called environmental study. Where the Department of Environment was, nobody knows.

It has been set up on a basis that if you run it old enough, slow enough, late enough and inconvenient enough... Mayor Durrell, I live in Sandy Hill. I take the train to Toronto, Montreal or Quebec City. There is just continuous erosion. The staff try their best with worn-out facilities and equipment... get by on the cheap.

Tell me about it. I had to take a flight to Regina via Toronto. It took 20 minutes longer than it would have if I had taken the train to Toronto. From the time I left my office here until I got onto the airplane at Pearson International Airport, five hours and fifteen minutes had elapsed. This included getting from here to the airport

[Traduction]

et sur nos échecs. Allons de l'avant, soutenons les maires dans leur initiative et leur effort pour apporter une solution à ce grave problème.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Madame McCallion, messieurs, pendant plus de la moitié de ma vie je me suis occupé, d'une façon ou d'une autre, de transport—15 années dans les chemins de fer, et 21 années consécutives à ce Comité—et si vous avez un sentiment d'exaspération, si vous en avez plus qu'assez, n'hésitez pas à m'en parler.

**Le président:** C'est ce qu'ils ont fait.

**M. Angus:** Ça suffira à le faire se représenter.

**M. Benjamin:** Le problème, c'est que nous avons un ministère des Transports qui a des moteurs à réaction et des diesels à la place du cerveau. Toutes les preuves ont été fournies. L'un d'entre vous a parlé de partir à la recherche de méthodes nouvelles et innovatrices. Les recherches ont été faites ad nauseam. Les meilleurs experts au monde, y compris des experts canadiens, ont déposé leurs recommandations sur ce qui devrait être fait. Tout cela a été soulevé ad nauseam en comité et au Parlement.

L'actuel gouvernement et celui qui l'a précédé ont fonctionné sans s'être doté d'une politique nationale sur les transports. Dans le cas du transport ferroviaire de voyageurs, le système est voué à l'échec. Dès le départ, il a été conçu en vue d'en assurer l'échec. Personne ne voulait me croire ni croire les autres qui faisaient les mêmes prédictions.

Lorsque le Comité déposera son rapport... et tous les membres du Comité, quel que soit leur parti font de leur mieux pour en arriver à un rapport unanime. Plus tard dans la semaine, nous allons en commencer la rédaction. Entreprendriez-vous de votre côté de rencontrer de nouveau le ministre, c'est-à-dire le ministre des Transports et aussi le ministre des Finances? C'est le ministère des Finances qui a fait les études là-dessus, et j'ignore ce que pouvait bien faire le ministère des Transports pendant ce temps-là. C'est lui qui a fait la soi-disant étude d'impact sur l'environnement. Mais personne ne sait pourquoi ce n'est pas le ministère de l'Environnement qui s'en est occupé.

Tout cela a été conçu en s'appuyant sur l'hypothèse que si c'est suffisamment vieux, suffisamment lent, suffisamment en retard et suffisamment mal commode... Monsieur le maire Durrell, j'habite la Côte de Sable. Je prends le train pour me rendre à Toronto, Montréal ou Québec. J'ai constaté une érosion progressive du service. Or, le personnel fait de son mieux avec des installations et du matériel vétustes... Il se débrouille tant bien que mal.

Je parle en connaissance de cause. J'ai dû prendre l'avion pour me rendre à Regina, via Toronto. En avion, il m'a fallu 20 minutes de plus que si j'avais pris le train pour me rendre à Toronto. J'ai quitté mon bureau ici et je suis monté dans l'avion à l'aéroport international Pearson cinq heures et 15 minutes plus tard. Je compte



[Text]

and then circling Lake Ontario for 35 minutes waiting for a place to land and sitting on the tarmac for 25 minutes waiting for a slot to pull into, etc. It is just sheer madness what they are doing.

I would like to request that you do not let this go. There are only 15 members on this committee out of 295. Most particularly, will you then proceed to follow up when we submit our report—we will see to it that you get them quickly—and help us to persuade the minister of finance, the minister of transport and the Prime Minister to rescind those Orders in Council and proceed to implement all the searches that have been done and the recommendations that have been made on new equipment and faster schedules with the present trackage?

The damned line from Quebec City to Windsor should be electrified. This country is up to its ass in electricity and is paying top dollars for diesel fuel. The federal government and all except one of the provinces collect a diesel fuel tax from VIA, CN and CP, which is nothing more than a subsidy for the highway users. It is deliberate and it is designed to fail.

I am sorry, Mr. Chairman, I made my speech. That is all I want from you people.

**The Chairman:** I think they got the point.

**Mr. Benjamin:** We need your help, and not just once every three or four years when some idiot in the Department of Finance or the Department of Transport comes up with another dumb one.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. I think they got the point. I do not think we have to respond to it.

**Mayor Durrell:** Just say yes.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Je voudrais tout d'abord féliciter les maires du corridor pour leur présentation qui est l'une des meilleures que nous ayons entendues à ce Comité, surtout si je la compare à des présentations faites par d'autres maires.

• 1055

Monsieur Doré, vous avez parlé des investissements assez massifs qui seront faits en Europe au cours des prochaines années. Vous avez parlé de la densité du corridor Québec-Windsor. En Europe, les pays de la Communauté économique européenne vont investir 39 milliards de dollars pour l'amélioration de leur service ferroviaire d'ici 1995 et 92 milliards de dollars d'ici l'an 2005.

En Europe, comme vous le savez certainement, monsieur le maire, le service de passagers par train est largement subventionné. Pensez-vous que le

[Translation]

là-dedans mon trajet contre la colline parlementaire et l'aéroport, 35 minutes passées à tourner au-dessus du Lac Ontario à attendre une piste d'atterrissage et 25 minutes encore passées, une fois arrivés au sol, à attendre que l'avion puisse se garer, etc. C'est de la pure folie, ce qu'ils font.

Je vous demande de tenir bon. Le Comité ne compte que 15 membres, alors que nous sommes 295 députés sur la colline. Ma requête, donc, est la suivante: une fois que vous aurez reçu notre rapport—et nous tâcherons de vous le faire parvenir le plus rapidement possible—serez-vous prêts à y donner suite? Accepterez-vous de nous aider à convaincre le ministre des Finances, le ministre des Transports et le Premier ministre de révoquer ces décrets pour ensuite mettre en oeuvre le résultat des recherches qui ont été faites et diverses recommandations sur l'acquisition de matériel neuf et le recours à des horaires plus serrés en utilisant les voies existantes?

La fichue ligne reliant Québec à Windsor devrait être électrifiée. Le pays regorge d'énergie électrique et il dépense une fortune pour acheter du gas-oil. Le gouvernement fédéral et toutes les provinces sauf une perçoivent une taxe sur le gas-oil auprès de VIA, du CN et du CP, et il s'agit ni plus ni moins d'une subvention qui profite aux utilisateurs des autoroutes. On a délibérément cherché à faire échouer le système.

Pardonnez-moi, monsieur le président, d'avoir fait mon petit discours. En tout cas, messieurs les maires, c'est tout ce que je vous demande.

**Le président:** Je pense qu'ils ont bien saisi.

**M. Benjamin:** Nous avons besoin de votre aide, et pas uniquement lorsqu'un imbécile du ministère des Finances ou de celui des Transports pond une ânerie.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Je pense qu'ils vous ont bien compris, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire qu'ils répondent.

**M. Durrell:** Il suffit de dire oui.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** I would first of all like to congratulate the Quebec-Windsor corridor mayors for their presentation which is one of the most interesting ones the committee has heard thus far, especially if I compare it to those made by other mayors.

Mr. Doré, you spoke about the massive investments that will be made in Europe over the coming years. You also mentioned the density in the Quebec-Windsor corridor. The European Economic Community countries will be investing \$39 billion to improve rail service between now and 1995 and another \$32 billion over the period ending in the year 2005.

In Europe, as you well know Mr. Mayor, rail passenger service is largely subsidized. Do you think that the Canadian government should, on behalf of the citizens of

[Texte]

gouvernement canadien, au nom des citoyens du Canada, devrait augmenter de façon substantielle notre déficit national afin de doter le Canada d'un système aussi moderne que celui qui existe en Europe?

**M. Doré:** Je pense que c'est une vision à courte vue que de considérer que l'investissement dans le secteur ferroviaire implique une augmentation automatique du déficit.

**M. Pronovost:** En réalité, c'est ce qui arriverait, monsieur Doré.

**M. Doré:** Tout dépend de la façon dont on conçoit les choses. Si on est capable d'atteindre un taux de recouvrement acceptable en ayant un système efficace, fiable et confortable de centre-ville à centre-ville, qui évite les congestions de Pearson et d'ailleurs, et qui puisse être compétitif, il est concevable que l'on puisse investir et obtenir certain retour sur son investissement; un certain retour, dis-je bien. Il est possible d'atteindre un taux de recouvrement de près de 70 p. 100, comme dans le cas d'Amtrak. Dans le corridor, on a déjà atteint ce taux, mais on parle ici d'un système national. Le taux ne va pas être le même partout au Canada, mais plus le taux dans le corridor s'approche de 90, 95 ou même 100 p. 100, plus on peut, à l'échelle nationale, s'approcher d'un taux de recouvrement de l'ordre de 60 p. 100. Je suis convaincu que c'est de cette façon qu'on doit mesurer la nécessité des investissements.

Quand on me dit qu'il faut investir, je dis qu'il est bien évident qu'il faut investir. Amtrak n'aurait pas le succès actuel si on n'avait pas investi 4 milliards de dollars dans le projet. Le TGV Paris-Lyon s'est payé en neuf ans, mais il a fallu, à un moment donné, que le gouvernement pose un geste courageux en disant: On investit dans une voie dédiée; cela va nous coûter 2.5 milliards et on pense rembourser cette somme en 15 ans. Ils l'ont remboursée en neuf ans. Cela a été un succès. Bien sûr, cela a eu des effets sur l'aviation.

Ma position là-dessus est la suivante. On peut emprunter sur les marchés pour financer des dépenses courantes, et un gouvernement peut utiliser sa marge d'emprunt pour financer des dépenses en capital. Ce sont deux choses différentes. Or, investir dans le matériel roulant, investir dans de nouvelles voies de chemin de fer, investir dans l'électrification, ce sont des dépenses en capital. Du point de vue des comptes publics, il y a un actif en contrepartie et il y a un rendement prévisible sur l'investissement.

**M. Pronovost:** Monsieur le maire, vous venez de dire qu'en Europe, on a fini par rembourser les dépenses en capital. Dans votre rapport, à la page 10, vous parlez de \*tRevue 89 avec des chiffres très éloquent. Vous parlez de l'installation éventuelle d'un système de TGV dans le corridor. Tout le monde, même ce Comité, reconnaît qu'un tel service aurait un léger surplus d'exploitation au bout de quelques années.

[Traduction]

Canada, substantially increase our natinal deficit in order to provide Canada with a system as modern as that which exists in Europe?

**Mr. Doré:** I believe it is short-sighted to consider that an investment in the railway system will automatically bring about an increase of the deficit.

**Mr. Pronovost:** But that's what would happen in reality, Mr. Doré.

**Mr. Doré:** That depends on the way in which the system is designed. If we were able to reach a certain cost recovery level while at the same time having an efficient, dependable and comfortable service from downtown to downtown, which would enable travellers to avoid the congestion at Pearson Airport and elsewhere, and if the service were competitive, then it is conceivable that we might be able to get a certain return on our investment. And I underline a certain return. It would be possible to recover approximately 70% of total costs, as is the case with Amtrak. In the corridor, we have already reached this level of cost-recovery, but we're talking here of a national system. The rate won't be the same throughout Canada, but the closer the rate in the corridor is to 90%, 95% or even 100%, the most likely the national cost-recovery rate will reach 60%. I am convinced that this is the way to approach the need to make such investments.

When someone tells me that we must invest, I say that it is obvious we must invest. Amtrak wouldn't be as successful as it is today if \$4 billion hadn't been invested in the project. The Paris-Lyon TGV paid for itself over a period of nine years, but the government had had to show courage and say: we are going to invest money in a dedicated track; it is going to cost us \$2.5 billion and we believe it will be repaid in 15 years. As things turned out, they were able to repay it after nine years. It was successful. Of course, this service had an effect on the airline business.

My position on that is the following. We could borrow money on the capital market to finance operating expenses, and government always has the opportunity to use its borrowing power to finance capital expenses. Those are two different things. Investments in rolling stock, in new tracks, in electrification... all those expenses are capital expenses. As far as the public accounts process is concerned, there is a corresponding asset, and there is a foreseeable return on the investment.

**Mr. Pronovost:** Mr. Mayor, you have just stated that in Europe they managed to reimburse their capital expenses. On page 10 of your report, you mention the 1989 Review, and you use some very eloquent figures. You talk about the eventual setting-up of a high-speed train in the corridor. Everyone, including committee members, recognizes that such a TGV service would bring in a small profit at the end of a few years.



## [Text]

N'est-il pas exact que, dans le même rapport de VIA Rail, *Revue 89*, on indique que d'aucune façon, sur aucune des lignes où il y aurait un TGV au Canada, on ne ferait un recouvrement du coût en capital de l'investissement, contrairement à ce qui s'est produit en Europe?

**M. Doré:** Il faut comparer cela à ce que le gouvernement doit investir de toute façon. Je reprends ce que M. Angus a dit tout à l'heure. Il ne faut pas non plus que le gouvernement fédéral fasse du dumping, c'est-à-dire qu'il se débarrasse de son problème en le refilant aux provinces et aux municipalités. Il faut mettre cela en perspective.

Vous pouvez toujours regarder la situation *in abstracto*. Tout d'abord, je suis personnellement convaincu qu'on peut récupérer une partie de notre investissement sur une période de 25 à 30 ans. Je vous dis que tout cela doit être mis en perspective en fonction de ce que l'on doit investir ailleurs.

À toutes fins pratiques, mettez la clé dans VIA, parce que c'est ce qui va arriver à long terme. Ce n'est pas vrai qu'on va continuer à exploiter VIA avec de vieilles locomotives des années 50 qui sont encore chauffées à la vapeur, dans cinq ans et avec une réduction de services. À un moment donné, les gens vont se tanner de cela, sauf ceux qui n'ont pas d'autres moyens de transport.

Donc, dans ce contexte-là, on va être obligé d'investir ailleurs. Il y a un troisième terminal en construction à Pearson. Il faudra une troisième piste, des investissements pour les voies d'accès à l'aéroport, des investissements pour les raccorder, des investissements dans le secteur routier. Dans tout cela, ce sont les fonds publics qui devront soutenir le système.

• 1100

C'est pour cela que les maires du corridor demandent un moratoire. À mon point de vue, la décision que le gouvernement a déjà prise est une décision à courte vue et prématurée, parce qu'elle n'a pas été prise dans une perspective d'ensemble. On est convaincus que ce que le gouvernement pense épargner de la main gauche, il va le dépenser de la main droite pour d'autres modes de transport. On ne sera pas alors plus avancé. On aura des modes de transport moins performants, plus polluants que ne l'est le transport ferroviaire, et notre pays aura reculé en termes de système de transport.

**M. Pronovost:** Ma dernière question s'adresse à M. Durrell. Monsieur le maire d'Ottawa, vous avez dit que la plupart des utilisateurs actuels étaient des étudiants, des personnes âgées et des gens peu fortunés. Pourtant, les représentants de la Fédération canadienne des maires, dans leur mémoire—et cela est écrit noir sur blanc—nous ont recommandé une augmentation, même substantielle, des tarifs pour aider VIA Rail à contrôler l'ensemble de ses coûts de fonctionnement. Si on mettait en oeuvre une

## [Translation]

Is it not true that in the same VIA Rail report, namely the 1989 Review, the authors state clearly that none of the lines where there would be high-speed trains in Canada would operate on a cost recovery basis, as far as the capital investment is concerned, contrary to the way things function in Europe?

**Mr. Doré:** One must compare that with what the government has to invest in any event. I would like to come back to what Mr. Angus stated earlier. The federal government shouldn't take to dumping, in other words to get rid of its problem by handing it over to the provinces and the municipalities. One must put things in the proper perspective.

You can always study the situation in the abstract. First of all, I am personally convinced that we would be able to recover part of our investment over a 25- to 30-year period. What I'm saying, is that all of this must be put into perspective, given what we must invest elsewhere.

To all intents and purposes, you should be clearing out VIA, because that is what is going to happen in the long run. It isn't true that they're going to continue to run VIA with old trains from the 1950's that are still steam-heated, and with the reduction in services; it isn't true that that's what they're going to be doing five years from now. At some point, people will have had enough, except those who have no other means of transportation.

Therefore, in this context, we are going to be forced to invest elsewhere. There is a third terminal being built at Pearson Airport. We will need a third runway, new access roads to the airport, new road linkups, etc. And all of this will mean money. It is the taxpayers' money that is going to be supporting the system.

This is why the corridor mayors are asking for a moratorium. In my opinion, the decision the government has already made is short-sighted and premature, because the government didn't take into account the broader picture. We are convinced that what the government is hoping to save on one side, it will have to spend on the other side, for other transportation modes. We won't be any further ahead. We will have transportation modes which will have a lesser return and will be more polluting than rail transportation, and our country will have taken a step backwards as far as transportation systems are concerned.

**Mr. Pronovost:** My last question is for the mayor of Ottawa. Mr. Durrell, you stated that the majority of users are students, elderly persons and low-income Canadians. However, the representatives of the Canadian Federation of Mayors stated in their brief—and it is written black on white—that we should substantially increase rates in order to help VIA Rail get a handle on its operating costs. If we went ahead with this recommendation, do you not fear that this might have a serious impact on these passengers

*[Texte]*

telle suggestion, ne craignez-vous pas que cela pourrait causer un préjudice sérieux à cette clientèle qui, avec les années, est devenue une clientèle importante de VIA Rail?

**Mayor Durrell:** There is no question. I would have to say at the same time that I guess we are all scrambling. When you see the final result of what the minister wishes to implement, when you look across the country, we are in trouble. Whether you are talking to big city mayors or other regions of Canada, through the corridor or outlying regions, I guess the biggest thing that I can say is that you will not find any one comprehensive solution to the problem. You will likely find many, many different answers, depending on the province and the service. We come before you really concerned primarily with the corridor at this time, still expressing through the president and chairman of our national caucus a concern for Canada as a whole. But rather than address issues at large, we will stick with the corridor.

**M. Pronovost:** Je n'ai pas eu la réponse demandée, mais on y reviendra tout à l'heure.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** En tant que députée de la rive sud, et plus spécifiquement de Saint-Hubert, je suis habituée à l'animosité des gens de Montréal, mais je n'agirai pas de cette façon-là ce matin. Dans l'éventualité d'un moratoire, est-ce que les villes que vous représentez seraient prêtes à participer financièrement? Je ne parle pas de dumping, mais simplement d'un moratoire. Est-ce que vos villes seraient prêtes à participer financièrement durant un moratoire?

**M. Doré:** À quoi, monsieur le président?

**Mme Venne:** À la réduction du déficit de VIA.

**M. Doré:** Vous me demandez si les villes qui utilisent une taxe foncière pour financer leurs dépenses municipales, taxe qui est régressive, je vous le souligne en passant, voudraient contribuer au financement du déficit de VIA? C'est cela, la question que vous me posez?

**Mme Venne:** Je vous dis que la seule solution que vous nous proposez est de ne pas effectuer de coupures à VIA. Est-ce que vous êtes prêts à participer à faire cela d'une façon ou d'une autre?

**M. Doré:** D'abord, je vous ferai remarquer que la décision pour 1990-1991 impliquerait une réduction d'une centaine de millions de dollars des subventions du gouvernement du Canada si le moratoire était appliqué. En termes de déficit, cela fait environ 0.36 p 100, soit moins de 1 p. 100 d'un déficit de 28 milliards de dollars. On parle de quelque chose qui est plutôt négligeable au total, même si tout ce qui contribue à la réduction du déficit peut être vu comme quelque chose de positif. Mais la réponse est simple: non, les villes n'ont pas l'intention d'utiliser la taxation foncière, qui est leur base fiscale, pour épouser le déficit national.

*[Traduction]*

who, over the years, have come to make up an important share of VIA Rail's clientele?

**M. Durrell:** Cela est évident. Mais je dirais que nous sommes tous en train d'essayer de trouver quelque chose. Si vous prenez ce à quoi aboutira ce que le ministre souhaite mettre en oeuvre, si vous regardez ce qui se passe partout dans le pays, vous constaterez que les choses vont mal. Que vous vous adressiez à des maires de grosses métropoles ou à des maires d'autres localités du pays, dans le corridor ou ailleurs, ce que je peux vous dire, c'est que vous ne trouverez pas une solution qui résoudra l'ensemble du problème. Vous trouverez sans doute quantité de réponses différentes, selon la province et le service dont il est question. Aujourd'hui, nous comparaissons devant vous pour vous saisir de nos inquiétudes quant au corridor lui-même, bien que nous ayons exprimé, par l'intermédiaire du président et du président de notre caucus national, nos inquiétudes quant au pays tout entier. Cependant, au lieu de parler du problème plus vaste, nous préférons nous en tenir au corridor proprement dit.

**Mr. Pronovost:** I didn't get the answer I was looking for, but I will come back to this later.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** As member for the south shore, and more specifically for Saint-Hubert, I am used to the animosity shown by Montrealers, but that isn't the attitude I have come here with this morning. If there were a moratorium, would the cities you represent be prepared to participate financially? I'm not talking about dumping, but simply of a moratorium. Would the municipalities you represent be prepared to participate financially in the case of a moratorium?

**Mr. Doré:** In what, Mr. Chairman?

**Mrs. Venne:** In the reduction of VIA's deficit.

**Mr. Doré:** You're asking me if the municipalities that use a property tax to finance their municipal expenses—and I underline, in passing, that this tax is regressive, would be prepared to contribute to the financing of VIA's deficit. Is that the question you're asking me to answer?

**Mrs. Venne:** What I'm saying is that the only solution you have suggested is that no cuts be made in VIA's operations. Are you ready to participate in one way or another?

**Mr. Doré:** First, let me underline that the decision for 1990-1991 would involve a \$100-million reduction in the subsidies the federal government would pay should the moratorium be called. In terms of the deficit, that would amount to 0.36%, in other words less than 1% of a \$28-billion deficit. The amount involved is therefore rather negligible, even if anything that might contribute to bringing down the deficit should be seen as something positive. Nevertheless, the answer is simple: no, our cities have no intention of using property taxes, which are their fiscal base, to absorb the national deficit.



## [Text]

À mon point de vue, le problème n'est pas celui-là. Le problème est de savoir quelle est la conception que l'on se fait d'un système de transport intégré au Canada et quelle place le rail passager doit y occuper. À mon point de vue, c'est un élément structurant important pour ce pays. Il s'agit aussi de savoir dans quelle mesure le gouvernement devra investir dans le système puisque, de toute façon, il sera appelé à financer d'autres modes de transport, étant donné que tout ceci aura un impact, notamment dans le domaine de l'aviation, qui n'est pas gratuit encore une fois. On parle de 66\$ par passager pour le transport ferroviaire, mais n'oublions pas qu'on parle de 35 à 42\$ pour l'aviation. Il n'y a rien de gratuit. C'est un choix de société quant au mode de transport qui, pense-t-on, pourra être plus performant à l'avenir.

• 1105

**M. Pelletier:** Madame, nous sommes fermement convaincus que les décisions du Cabinet concernant les coupures ont été prises dans une atmosphère de panique budgétaire. On a voulu considérer uniquement le déficit budgétaire à court terme. On n'a aucunement mesuré le problème dans le cadre de l'économie globale et de ses répercussions sur le routier, sur l'aviation. On n'a pas du tout mesuré les conséquences de cela sur l'environnement. On n'a pas pensé du tout à la question du développement économique. On a décidé qu'à court terme, il fallait réduire cela.

Tous les maires sont d'accord pour dire que le service doit être rationalisé pour le rendre plus performant et moins cher. D'ailleurs, tout le monde est d'accord là-dessus. On pense qu'on a mis la charrue devant les boeufs. On dit au gouvernement: Avant de couper, laissez votre Commission d'enquête compléter ses travaux afin de voir comment on pourrait établir une politique de transport intégrée à travers le pays. À ce moment-là, on verra beaucoup mieux quelle position le rail devra occuper dans cela et on prendra les décisions qui s'imposent après avoir examiné tous les problèmes à fond.

Madame, quand un magasin est en difficultés financières, on ne commence pas par couper le chauffage l'hiver et ainsi faire fuir la clientèle, même si on veut redresser la situation. On pense que les décisions sur les coupures ont été prises dans un climat de panique, de façon irréfléchie. Quand on fait faire des études d'environnement par le ministère des Transports et qu'on fait faire les politiques de transport par les comptables du ministère des Finances, on arrive à un gâchis. On demande au gouvernement d'arrêter de faire cela.

**M. Doré:** Vous me permettrez de vous donner un autre chiffre. C'est important pour les membres du Comité. Dans ce pays, il y a un niveau de responsabilité qui affecte d'autres responsabilités à chaque niveau de gouvernement.

## [Translation]

In my opinion, that isn't where the problem lies. The problem is that of establishing the way we would envisage an integrated transportation system in Canada and the place that rail passenger service should fill. In my view, this is an important structural element for the country. It is also a matter of knowing to what extent the government should invest in the system given that it will in any event be called upon to finance other transportation modes, and that all of this will have an impact, particularly on air travel, which once again isn't free. We are talking about \$66 per passenger for rail service, but let us not forget that we're talking \$35 to \$42 for air service. Nothing is free. It is up to society to choose the mode that will have a higher performance in the future.

**Mr. Pelletier:** Madam, we are firmly convinced that Cabinet's decisions concerning these cuts were made in an atmosphere of budgetary panic. Cabinet only took into account the short-term deficit. The problem wasn't at all looked at in the context of the overall economy and of the repercussions these cuts would have on roadway transportation and on the aviation sector. And no one measured their environmental impact. No one thought about the issue of economic development. It was simply decided that in the short-term, reductions had to be made.

All of the mayors agree that the service should be rationalized in order to make it more effective and less costly. As a matter of fact, everyone is in agreement on that. But we think the government has put the cart before the horse. What we're saying to the government is this: before making cuts, let the commission of inquiry complete its study on what could be done to establish an integrated transport policy that could be applied throughout the country. If the government agreed to wait, we would then have a much better idea of the role rail service should play and we would be in a better position to come to wise decisions after having done an in depth study of all the problems.

Madam, when a store is having financial trouble, you don't start by shutting off the heat in the winter and thus chasing all the customers away, even if you're trying to turn things around. We believe that these cuts were decided upon in a climate of panic, and that they weren't well thought through. When environmental studies are carried out by the Department of Transport and when transport policies are established by the accountants of the Department of Finance, things are bound to turn out wrong. We are asking the government to put an end to all of that.

**Mr. Doré:** Let me give you another figure. This is important to the members of the committee. In this country, each level of government has its responsibilities. When you ask the municipal government to finance the

[Texte]

Quand on demande au municipal de financer le système interurbain et interprovincial, on ne s'adresse pas au bon niveau.

Je peux donner un exemple à M<sup>me</sup> la députée. Au plan municipal, la ville de Montréal et les municipalités de la Communauté urbaine, ainsi que celles de la rive sud que vous représentez et de la rive nord, mettent 150 millions de dollars par année pour payer leur part de déficit du système de transport en commun intramunicipal et intermunicipal dans la région. C'est notre responsabilité d'assurer une part du financement du transport en commun, et on l'assume.

Vous parlez d'ajouter à cela la responsabilité du transport interprovincial. Cette responsabilité est inévitablement celle du gouvernement fédéral, et possiblement des provinces, mais dans le contexte d'un *deal* qui est à développer. Historiquement, ce pays s'est développé autour d'un projet national, qui était un chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique. Par essence et par définition, c'est une responsabilité fédérale. Le gouvernement fédéral n'intervient pas dans le transport en commun interurbain ou intra-urbain, et je ne vois pas pourquoi l'inverse s'appliquerait.

**Mme Venne:** De toute façon, ma question portait sur le moratoire. Je remercie les maires de m'avoir répondu d'une façon générale, mais j'avais bien parlé du temps du moratoire. On m'a répondu qu'on n'était aucunement intéressé à faire quoi que ce soit au point de vue financier à cet égard.

M. Pelletier parle d'attendre la fin des travaux de la Commission royale d'enquête. Tout le monde sait que cela va durer au moins trois ans. En tant que gouvernement, on n'a pas les moyens financiers d'attendre encore trois ans.

**Mayor Eggleton:** Mr. Chairman, it is absurd to expect that local government is going to be able to help finance the federal government and help cut the deficit.

But let me also point out that this deficit cut, this cut in the federal accounts, is not what it would appear to be, because we have to bear in mind that with the cut in service people are going to be unemployed, not only the people who work for VIA Rail but indirectly many other people will be affected, for example in tourism. A great many people who come into the Toronto area from the Windsor-Detroit area will not be able to get in. This has ramifications for many jobs in the tourist industry.

For the 691 jobs that we lose in Toronto we estimate that another 1,700 or 2,400 in total will be lost. That is lost income tax revenue. That could ultimately mean some of those people having to go onto welfare and other social security benefits that the federal and provincial governments have to pay for. That is not to mention the additional costs in terms of additional road maintenance, because a lot of people will go to cars, or there will be additional capacity needs at Pearson International or

[Traduction]

inter-city and inter-provincial systems, there is something askew.

Perhaps I should give an example to the member. At the municipal level, the city of Montreal and the other municipalities in MUC, as well as on the south shore that you represent and the north shore, put out \$150 million per year as their share of the inner-city and inter-city transportation systems deficit. It is our responsibility to pay our share of the financing of public transportation, and it is a responsibility that we assume.

You talk about adding on to that responsibility for inter-provincial transportation. This responsibility is undoubtedly that of the federal government, and possibly of the provinces, but only in the context of an ideal that has yet to be defined. Historically, the country developed around a national project, namely the railway running from the Atlantic to the Pacific. In essence, and by definition, it is a federal responsibility. The federal government doesn't intervene in inter-city or inner-city public transportation, and I fail to see why the reverse should be true.

**Mrs. Venne:** In any event, my question was related to the moratorium. I thank the mayors for having answered in a general way, but I do want to stress that I was talking in terms of the duration of the moratorium. The answer I was given is that no one is interested in doing anything to finance that.

Mr. Pelletier talks about waiting until the royal commission of inquiry has concluded its work. Everyone knows that that will last at least three years. As a government, we cannot afford to wait another three years.

**M. Eggleton:** Monsieur le président, il est absurde de s'attendre à ce qu'un gouvernement local offre une aide financière au gouvernement fédéral réduire le déficit.

Permettez-moi de souligner également que cette réduction du déficit, cette réduction dans les comptes fédéraux, ne se résume pas qu'à cela, car il ne faut pas oublier que si le service est réduit, il y aura des gens au chômage, et pas uniquement les employés de VIA, mais bien d'autres, qui seront indirectement touchés, et je songe notamment au secteur du tourisme. Un grand nombre de personnes de la région de Windsor-Détoit qui viennent à Toronto ne le pourront plus. Cela portera à conséquences pour quantité d'emplois dans le secteur du tourisme.

A Toronto, quelques 691 emplois seront perdus, mais d'après nos prévisions, 1,700 à 2,400 emplois supplémentaires seront perdus. Sur le plan de l'impôt, c'est un manque à gagner pour le gouvernement. Certaines de ces personnes devront peut-être recourir au bien-être social ou à d'autres régimes d'aide sociale que devront financer les gouvernements fédéral et provinciaux, sans parler des coûts supplémentaires qu'il faudra compter pour entretenir les routes, étant donné



[Text]

other airports. It does not speak to the fact that we are talking about the most energy efficient system, the rail, being replaced by other systems that are less energy efficient at a time when we are concerned about our energy resources.

• 1110

The environment has never been higher on the national or international agenda. Yet ironically we are talking about systems that are going to pollute more, both the road and the air. So there are an awful lot of costs that I would suggest to you offset the savings you think you are going to get in deficit reduction.

**Mr. Dionne (Miramichi):** I guess it would be natural for me to ask the mayors now if they are going to participate in funding other national infrastructure such as hospitals and whether or not they are going to be funding—

**An hon. member:** And airports.

**Mr. Dionne:** —the airports and the seaway, and perhaps National Defence. It would be very generous of you, but I cannot really foresee you doing it.

The royal commission that has been set up: do any of you have any hope or see any point in having a royal commission after the system has been gutted?

**Mayor Durrell:** Obviously the royal commission was set up to deflect much of the criticism that has been labelled. If I am not mistaken, we have already had more than one study on the matter. I would like to think if the royal commission is to be serious, likely FCM should be represented. We should have high-ranking representation on such a commission by the major municipalities of Canada, where you have well in excess of 50% of your population and likely 90% of your total ridership affected. Unfortunately the royal commission at this time—and we all are aware of it, regardless of political stripe—is nothing more and nothing less than a matter to try to take the heat off.

**Mr. Dionne:** Are you aware, lady and gentlemen, that VIA Rail has already made a decision, I understand, to start selling off its equipment immediately?

**Mayor Doré:** That is one of the things, I think, that should be very clear. It is not in the brief, but it is so logical. The equipment has to be moth-balled until we get a report that would permit us to take a final stand. The most stupid situation would be to get a royal commission that would conclude that we need a rail passenger system in this country, that we should modernize it, start with the existing equipment, upgrade it, and eventually move on; but we do not have any equipment to base the policy

[Translation]

que les gens seront nombreux à recourir à l'automobile, et de la capacité supplémentaire qu'il faudra prévoir à l'aéroport international Pearson et à d'autres aéroports. Il ne faut pas oublier non plus, qu'on parle ici de remplacer le système le plus efficace sur le plan de la consommation de l'énergie, notamment le train, par d'autres systèmes qui consomment plus d'énergie, et ce à une époque où nous sommes préoccupés par nos ressources énergétiques.

La question de l'environnement n'a jamais eu une telle priorité auparavant sur la scène nationale ou internationale. Et pourtant, il est assez ironique de voir que nous discutons de systèmes qui causeront encore plus de pollution, soit les transports routiers et aériens. Il y a donc énormément de coûts qui, d'après moi, annuleront les économies que vous pensez réaliser en vue de réduire le déficit.

**M. Dionne (député de Miramichi):** Cela me semble alors tout naturel de demander aux maires s'ils ont l'intention de contribuer au financement d'autres infrastructures nationales comme les hôpitaux ou encore. . .

**Un député:** Les aéroports.

**M. Dionne:** . . . les aéroports, la voie maritime, et peut-être même la défense nationale. Ce serait d'une grande générosité de votre part, mais je ne pense pas vraiment que vous accepteriez.

On a créé une commission royale d'enquête. Est-ce que l'un d'entre vous trouve utile la tenue d'une enquête une fois le réseau démantelé?

**M. Durrell:** De toute évidence, on a créé la commission royale d'enquête pour faire dévier la plupart des critiques. Si je ne m'abuse, il y a d'ailleurs déjà eu plus d'une étude sur le sujet. Si la commission royale doit travailler sérieusement, je crois qu'elle devrait comporter un représentant de la FCM. Les grandes municipalités canadiennes devraient avoir des représentants de haut rang à la commission puisqu'elles représentent largement plus de 50 p. 100 de la population du pays et probablement 90 p. 100 des passagers concernés. Malheureusement, la commission royale d'enquête n'est pour le moment rien de plus qu'un moyen de gagner du temps et nous en sommes tous conscients, quel que soit nos couleurs.

**M. Dionne:** Madame et messieurs, savez-vous que VIA Rail aurait déjà pris la décision de commencer immédiatement à vendre son matériel?

**M. Doré:** Cela m'apparaît évident. Ce n'est pas dans le mémoire, mais c'est tellement logique. Le matériel doit être remisé jusqu'à ce que nous recevions le rapport qui nous permettra de prendre une décision définitive. Ce serait vraiment aberrant si la commission royale en venait à la conclusion que nous avons besoin d'un service de transport ferroviaire pour les passagers et que nous devons le moderniser en utilisant au départ le matériel actuel rénové. Mais nous n'aurions plus ce matériel puisqu'on

[Texte]

on because we have scrapped it in the meantime. A moratorium is linked to at least another fundamental demand, which is basically, do not sell; moth-ball it, if you do not use it, until we come to a final conclusion on this national debate. I think that is quite evident.

**Mr. Dionne:** Have you any reaction, sir, to the absurd notion that the president of CN, who is also the president of VIA, has already designated, I understand, at least 400 cars that are going on the auction block immediately, and whether or not we can reasonably expect to have a dispassionate look at rail service when the president of the company is also its executioner?

**Mayor Eggleton:** With all due respect to Mr. Lawless, I think it is wrong to have the president of CN also the president of VIA. We need somebody who has heart and soul in understanding passenger rail service heading up that operation. I think this committee should strongly recommend to the government what my colleague the Mayor of Montreal has said about moth-balling anything that is taken out of service. I understand the last time they took some out of service and sold it, some of it was bought by Amtrak and put into service by Amtrak.

• 1115

I do not think we should face that absurd situation again. It takes a long time to get new rolling stock. Let us at least moth-ball it to the end of the royal commission. The royal commission is coming after the horses have run out of the barn, but better then perhaps than not at all. Hopefully that will give us some opportunity to see a rationalization of passenger services in all transportation modes across this country. I think at the end of the day they are going to be recommending that many of these services be restored.

I think we all agree we want VIA Rail to run more efficiently. It is top-heavy in management. It needs an overhaul. It needs a new president. At the end of the royal commission I think we are going to see a lot of those services restored. So let us have the rolling stock ready to go.

**Mr. Dionne:** Is it not entirely possible, with the situation being what it is now, that the royal commission may just say much of the rolling stock has already been sold off? There is no point now in revitalizing VIA Rail.

**Mayor Eggleton:** Absolutely. That is the danger. That is why it has to be moth-balled, and I hope this committee will strongly recommend that.

**Mr. Dionne:** I do not know what you people think about the royal commission, except for the question I asked. Have you sought a meeting with the minister or have you had any consultation with the minister before this decision was taken?

**Mayor Doré:** The one on the parliamentary commission?

[Traduction]

s'en serait débarrassé dans l'intervalle. Le moratoire est lié à au moins une autre exigence fondamentale, c'est-à-dire ne pas vendre le matériel. S'il ne sert pas, on peut le remettre en attendant que ce débat national se termine. Cela me paraît évident.

**M. Dionne:** Que pensez-vous de l'idée absurde que le président du CN, qui est également président de VIA, ait déjà désigné, semble-t-il, au moins 400 wagons qui devraient être très bientôt vendus aux enchères? Croyez-vous qu'on puisse raisonnablement s'attendre à ce qu'on étudie froidement le transport ferroviaire alors que le président de cette société doit en être le bourreau?

**M. Eggleton:** En toute déférence à l'endroit de M. Lawless, c'est une erreur que le président du CN soit également président de VIA. Il faut que le dirigeant du service Voyageur voit les choses avec son cœur et son âme. Le Comité devrait recommander avec insistance au gouvernement ce que propose mon collègue le maire de Montréal, c'est-à-dire qu'on remise tout le matériel qui ne sert pas. Je crois que la dernière fois qu'on a vendu du matériel qui ne servait plus, c'est Amtrak qui l'a acheté et qui l'utilise.

Nous ne devrions plus être confrontés à une telle absurdité. Il faut attendre longtemps le nouveau matériel roulant. Remisons ce que nous avons jusqu'à la fin des travaux de la commission royale d'enquête. Celle-ci est d'ailleurs instituée une fois le fait accompli, mais cela vaut peut-être mieux que rien du tout. Espérons qu'on saisira cette occasion de rationaliser le service-voyageurs offert par tous les modes de transport au Canada. J'ai l'impression qu'en fin de compte on recommandera de rétablir bon nombre de ces services.

Nous voulons tous que VIA Rail soit rentable. Il y a surencadrement à la Société; elle a besoin d'une restructuration et d'un nouveau président. Je crois qu'après la commission royale d'enquête, beaucoup de ces services seront rétablis. Gardons donc le matériel roulant prêt à circuler.

**M. Dionne:** Les choses étant ce qu'elles sont, n'est-il pas tout à fait possible que la commission royale d'enquête décide que, comme presque tout le matériel roulant a déjà été vendu, il est inutile de relancer VIA Rail?

**M. Eggleton:** Effectivement. C'est un risque. Voilà pourquoi le matériel doit être remisé et j'espère que le Comité en fera la recommandation.

**M. Dionne:** J'ignore ce que vous pensez de la commission royale, si ce n'est pour la question que j'ai posée un peu plus tôt. Avez-vous demandé à rencontrer le ministre ou ce dernier vous a-t-il consultés avant de prendre cette décision?

**M. Doré:** Au sujet de la commission d'enquête?



[Text]

**Mr. Dionne:** No, on the destruction of VIA Rail.

**Mayor Eggleton:** We met with the minister on June 19, and at that time we indicated to him that we wanted to see the documentation on which the decision was going to be made. We wanted an opportunity to digest it, analyse it, discuss it with our citizens and come back and make a representation. The minister indicated he could not promise us how much time he would give us, but that we would have an opportunity to see the documents very shortly. Well, we waited but we never got the documents. Oh, yes, we did get the documents, within hours after the announcement was made as to the cuts.

We think that is a terrible way to run a railroad. That is not the way we should be going about dealing with this VIA situation and we are very disappointed in that. We have met with the minister in subsequent times and the minister seems quite adamant about his position.

**Mr. Dionne:** Was the Federation of Municipalities contacted by the government and asked to submit names or a name from the organization to sit on the royal commission?

**Her Worship Mayor Hazel McCallion (City of Mississauga):** No, we were not invited to submit names. We made that request to the committee when we presented our brief to you: that we ask this committee to recommend that the Federation of Canadian Municipalities have representation on the royal commission.

**Mr. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Dans les discussions que nous avons depuis que vous êtes là, il est question d'investissements massifs pour améliorer le réseau de transport ferroviaire de passagers au Canada. On parle de dépenses en capital, évidemment. Je peux comprendre votre point de vue, et je serais prêt à appuyer un programme de dépenses en capital pour améliorer les infrastructures et l'équipement. Mais la réduction des services de VIA Rail porte sur les dépenses de fonctionnement. La subvention sert à exploiter le service. On parle de deux choses différentes. Les 650 millions de dollars que le gouvernement fédéral donne à VIA Rail chaque année servent à combler son déficit d'opération. C'est une autre histoire: on est obligé d'emprunter pour faire l'épicerie. C'est différent. Comme administrateurs municipaux, vous savez très bien ce que cela veut dire.

Si VIA Rail est bien équipée du côté de la gestion, si, dans les prochains mois, un *chief executive officer* compétent arrive à la direction de VIA Rail, une personne reconnue comme étant un bon administrateur et ayant une mission claire dans le cadre du mandat de cinq ans donné à VIA Rail par le gouvernement du Canada de rendre la Société le plus rentable possible, de viser des taux de recouvrement les plus élevés possible et de maintenir le meilleur service possible dans le système proposé, serez-vous prêts à donner un coup de main et à faire confiance à une telle approche?

[Translation]

**M. Dionne:** Non, au sujet du démantèlement de VIA Rail.

**M. Eggleton:** Nous avons rencontré le ministre le 19 juin et nous avons alors demandé à voir la documentation sur laquelle s'appuyait la décision. Nous voulions avoir le temps de l'assimiler, de l'analyser, d'en discuter avec nos citoyens et de venir présenter notre point de vue. Le ministre nous avait dit que, sans pouvoir nous promettre que nous aurions beaucoup de temps, il pouvait nous assurer que nous recevions les documents sous peu. Nous avons attendu, mais en vain. Finalement, nous avons reçu les documents dans les heures qui ont suivi l'annonce des coupures.

Selon nous, c'est une terrible façon d'administrer un chemin de fer. Ce n'est pas ainsi qu'il faudrait régler les problèmes de VIA; nous sommes très déçus. Nous avons rencontré le ministre par la suite et il n'a pas voulu démordre de sa position.

**M. Dionne:** Le gouvernement a-t-il pris contact avec la Fédération canadienne des municipalités pour lui demander de proposer des personnes qui pourraient la représenter à la commission royale d'enquête?

**Son honneur le maire Hazel McCallion (ville de Mississauga):** Non, nous n'avons pas reçu de telle invitation. Quand nous sommes venus présenter notre mémoire au Comité, nous lui avons demandé de recommander que la Fédération canadienne des municipalités soit représentée à la commission royale d'enquête.

**Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan):** In our discussions with you this morning, we have mentioned massive investments to improve the rail passenger service in Canada. Those are capital expenditures, of course. I can see your point and I would be ready to support a capital expenditures program to improve infrastructures and equipment. However, the cuts in VIA Rail services have to do with operating expenditures. The federal subsidy goes towards operations. Those are two separate things. The federal government gives VIA Rail \$650 million a year because of the company's operating deficit. That is quite a different thing; it is just like borrowing to buy staples. As town administrators, you know very well what that means.

If VIA Rail gets good managers, if within the next few months it finds a qualified chief executive officer, someone who is recognized as a good administrator; if that person has a clear objective within the five-year mandate the Canadian government has given VIA Rail to become as profitable as possible, to achieve the highest recovery rate while maintaining the level of services, would you be ready to help and to trust in this new approach?

[Texte]

[Traduction]

• 1120

**M. Doré:** Premièrement, on n'est pas des défenseurs de VIA Rail, de sa structure et de son administration. Il faut s'entendre là-dessus. On ne défend pas VIA, mais le système de rail passager ou le système de transport des voyageurs par rail. C'est cela qui nous importe. De ce point de vue-là, je suis le premier à admettre qu'il faut une rationalisation et qu'il y avait peut-être des problèmes de surencadrement.

Cela dit, sans vouloir défendre M. de Belleval qui a quitté dans des circonstances qu'on connaît, il reste que le travail de M. de Belleval, dans les dernières années, n'a pas été complètement négligeable. En travaillant avec de vieilles «réguines», sans pouvoir les améliorer dans certains cas, les performances de l'ensemble de l'entreprise s'amélioreraient. La motivation des employés était bonne. Par exemple, le taux de ponctualité était passé, en 1989, à 83 p. 100. Il a déjà été à 50 p. 100. Il est passé à 75 p. 100 en 1988 et ensuite à 83 p. 100. De ce point de vue-là, on sentait une cohésion au niveau de la gestion.

Vous me dites que vous coupez le budget d'opération. Vous coupez peut-être le budget d'opération, mais vous n'avez pas non plus de projet de dépenses en capital pour améliorer ce qui existe.

On peut réduire la contribution du gouvernement à une condition: il faut augmenter l'utilisation du système. Pour augmenter l'utilisation du système, il faut avoir un produit de qualité et peut-être une tarification différenciée. Mais on ne peut pas diminuer la contribution du gouvernement au système de rail passager si on n'augmente pas l'achalandage. L'achalandage sera fonction de la qualité du service, non seulement de son efficacité, de sa ponctualité et de sa fréquence, mais aussi de sa rapidité.

C'est vraiment la question de la poule et de l'oeuf. Je pense sincèrement qu'on ne peut pas décider unilatéralement de couper pour réduire le déficit d'opération. On ne dépense pas un seul cent pour améliorer le système et on pense qu'au total, on va avoir quelque chose de performant. Impossible! Impossible! Il faut, à un moment donné, comme dans n'importe quelle entreprise, investir pour développer un produit de qualité afin que, sur une période donnée, avec l'augmentation de l'achalandage et les revenus ainsi générés, on réussisse à diminuer éventuellement sa contribution.

Il faut peut-être regarder ce que d'autres pays dépensent pour leur système de rail passager en proportion de leur population. Je vous souligne qu'il y a 250 millions de dollars de contributions, avec l'obligation de desservir les régions éloignées en plus d'être rentable commercialement. Avant de prendre cette décision, on a dit: On regarde les régions qu'on a déterminées, et VIA devra en assumer la responsabilité. On aurait pu trouver d'autres solutions. On aurait pu, par exemple, demander aux compagnies de fret qui desservent ces mêmes régions, parce que les lignes doivent les desservir, d'accrocher un

**Mayor Doré:** First of all, we did not come here to advocate VIA Rail as it is presently structured and managed. I wanted to make that clear. What is important to us is not VIA, but a rail passenger service. I would then be the first to admit that rationalization is a must and that there may be problems with a top-heavy management.

That being said, and without standing up for Mr. de Belleval who left his position following circumstances we all know about, what Mr. de Belleval has accomplished in the last few years is not totally wasted. Often using old stuff, which sometimes could not even be upgraded, the company performed better. Its employees were motivated. For example, in 1989, 83% of the trains were running on time when it used to be 50%, then 75% in 1988. We could feel some cohesion within management.

You say those cuts are to the operating budget. Maybe that's the truth, but you are not providing for any capital expenditures for upgrading.

The government subsidy can be reduced under a one-and-only condition, that the ridership increases. For that to happen, you have to offer a quality product and maybe differential fares. Whichever way you look at it, the government's contribution to rail passenger service cannot be reduced if ridership does not increase. When you offer good quality and efficient service, when trains start running on time, when there are more and faster trains, then more people will start riding them.

It's a matter of the chicken or the egg. I sincerely think that one cannot decide unilaterally to make cuts in order to reduce an operating deficit. Not one cent goes to upgrading the system and yet, we think that we will get good performance. That's impossible! As with any other business, there comes a time when one has to invest in order to develop a quality product and, over a period of time, ridership will increase and so will the revenues thus generated until government is finally able to decrease its subsidy.

Maybe we should look at what other countries are spending on rail passenger service per capita. May I remind you that VIA gets \$250 million in subsidies but it has to provide services to remote areas while being profitable at the same time. Before making such a decision, it was decided to identify some areas that VIA would have to provide services to. There were other solutions such as asking freight companies to provide services to those same areas by simply hitching one passenger car to their freight trains once or twice a week, and let VIA operate east-west corridors which are more



[Text]

wagon de passagers pour offrir un ou deux trains par semaine au lieu d'imposer cela à VIA, et dire à VIA de s'occuper des couloirs est-ouest qui sont les plus performants. On ne l'a pas fait. Vous enfermez littéralement la structure de VIA dans une camisole de force dont elle peut difficilement sortir.

Il est impossible de diminuer la contribution gouvernementale sans augmenter l'achalandage. Pour cela, il faut augmenter la qualité du service et investir. C'est la même chose dans le transport en commun. Dans le transport en commun, l'approche est la même. Si on a du service, si le service est fiable et confortable, l'achalandage augmente et cela finit par avoir un impact sur le déficit d'opération. Mais il faut investir.

**Mayor Eggleton:** First of all, let me quote the then Minister of Transport in 1985, Mr. Mazankowski. After a Rail Passenger Action Task Force Report, he said:

We know of no other way to stop the drain of government funds to VIA than to modernize the corporation. In fact, the only alternative is to scrap it completely.

I think he recognized then that more investment was needed. In fact, more investment could be provided if VIA was given the opportunity to lease equipment. They have not yet been given that opportunity, and yet it is used widely in other jurisdictions, including Amtrak in the United States. So one of the means of being able to provide for the modernization Mr. Mazankowski says is needed—or scrap it completely—is in fact open to you, and I hope you recommend that to the government.

• 1125

**The Chairman:** I must say that yesterday's evidence from Amtrak sort of—they did not use Mr. Mazankowski's words, but they certainly practise what he preached. It is one thing to cut, but if you cut and/or reduce service without modernizing the end product you really are casting a cloud over the future, and that certainly came out loud and clear yesterday.

Mayor Durrell, you may want to have a valedictory comment just to wind up here, and then I will—

**Mr. Langlois:** If you will allow me a comment, I will—

**The Chairman:** No, no, give your comment now, because I want to be the last one.

**Mr. Langlois:** Everything you say, Mrs. McCallion and gentlemen, is fine. As a Member of Parliament and representing the people of Canada, I agree with what you say. The problem we have is a problem of money. If we keep on pouring money into VIA Rail at the rate the Government of Canada has been doing and would have been doing we would have to cut somewhere else. It is as simple as that. Investing in capital expenditure is one

[Translation]

profitable. It was decided differently. This structure imposed on VIA is acting like a straight jacket.

The government's contribution cannot be reduced if ridership does not go up. For that to happen, we must make some investment to improve services. The approach is the same for public transportation. When public transportation is dependable and comfortable, ridership goes up and, in the end, it does have an impact on the operating deficit. But more investment is needed.

**M. Eggleton:** Permettez-moi vous rappeler quelques propos tenus en 1985 par M. Mazankowski qui était alors ministre des Transports. Suite à la présentation du rapport d'un groupe de travail sur le transport ferroviaire des passagers, il a déclaré:

Le seul moyen de faire cesser le flot de deniers publics vers VIA, c'est de moderniser cette société. D'ailleurs, la seule autre solution serait sa disparition totale.

Il admettait alors qu'il fallait investir davantage. On pourrait d'ailleurs investir plus si VIA avait l'autorisation de louer le matériel. Or, ce n'est pas le cas et pourtant, cette solution est largement utilisée dans d'autres pays, notamment par Amtrak aux États-Unis. Voilà donc un moyen d'assurer cette modernisation, nécessaire selon M. Mazankowski—à moins de faire tout bonnement disparaître la société—que vous avez à votre disposition. J'espère que vous allez en faire la recommandation au gouvernement.

**Le président:** Je dois dire que, d'après ce qu'ont dit les représentants d'Amtrak hier, ils mettent en pratique ce qu'a préconisé M. Mazankowski. On a beau couper, si l'on diminue le service sans moderniser le produit fini, on ne fait qu'assombrir l'avenir. C'est ce qu'on nous a dit très clairement hier.

Monsieur le maire Durrell, voulez-vous dire un petit mot d'adieu, après je. . .

**M. Langlois:** Si vous me permettez une observation, je vais. . .

**Le président:** Non, allez-y tout de suite, je veux parler en dernier.

**M. Langlois:** Madame McCallion et messieurs, tout ce que vous dites est très bien. En tant que député qui représente la population canadienne, je suis d'accord avec vous. Le problème, c'est que nous n'avons pas d'argent. Si le gouvernement canadien continue à verser des fonds à VIA Rail au même rythme, il devra faire des coupures ailleurs. Ce n'est pas compliqué. Faire des dépenses d'investissement, c'est une chose; verser de l'argent à une

[Texte]

thing; providing money to a deficit operation is another thing. That is what we have to look at here.

In private enterprise you can modernize your equipment, your fleet, with a long-term view of making money, but if you are losing money every year you cannot keep on doing this, you have to cut, rationalize, and look at something else; that is what the government is doing. We cannot keep on pouring \$650 million a year into an operating deficit without suffering. If we keep on doing it we will have to cut somewhere else, and one day there will be no more money coming to the municipalities of Canada through federal-provincial agreements because we have to keep on paying a deficit to the railroad, to the passenger service in Canada. You would be the first ones saying, do not cut us because we need the money, and I can understand that. But that is the kind of decision we have to make.

**Mayor Durrell:** With great respect to the hon. member, because I know his comments are shared by many of his colleagues, first of all it is running a deficit for reasons that are obvious to everybody in this room and anybody who has ever been close to VIA.

But on the subject of money, the one thing the Canadian government has is lots of money. What it comes down to is how you spend it. That is, I guess, the bottom line. There is no end to the amount of money that flows into the coffers of the Canadian government. The fact that you operate at a deficit is not the point of this when we look at VIA Rail in particular. You have tremendous sums of money. To me, the tragedy is you have chosen in your priorities to take something that initially the country was founded on and disregard it. So naturally there is not any money to re-invest in the capital.

The comment has been made here, sir, and it has been made by other mayors, it has been made by the Save The VIA Rail Committee, and it will be made on December 6 by the Premiers to the Prime Minister, that in the end you are not going to save any money by destroying VIA Rail, that you are going to end up merely spending more money building additional runways. Take the 401 between Windsor and London, it has to be the worst trip in the world. I have never seen a road as congested in my life.

The money is going to come from somewhere. Either we as a national government make transportation a national priority and do something about it or you are going to continue to be faced with these problems of equipment that is inefficient, that does cost you a lot of money. It is no different from in our private homes, sir. If you have poor insulation your cost of heating goes up constantly. You have two choices, either turn off the heat because it is costing too much money or fix the insulation. What we are telling you here is fix the insulation and you will have lots more money.

**The Chairman:** Thank you, Mayor Durrell. I want to thank you and your colleagues of the unique Coalition of Corridor Mayors who have made, to me, a very powerful

[Traduction]

exploitation déficitaire en est une autre. Voilà ce que nous devons étudier.

Dans l'entreprise privée, on peut moderniser son équipement ou son matériel dans l'intention de faire des profits un jour, mais quand on a un déficit sur déficit, année après année, il faut couper, rationaliser, chercher d'autres solutions. Voilà ce que le gouvernement est en train de faire. On ne peut pas continuer à engloutir 650 millions de dollars par année pour éprouver un déficit budgétaire sans en ressentir les effets. Si cela continue ainsi, il faudra couper ailleurs et un jour, les municipalités canadiennes ne recevront plus d'argent en vertu des ententes fédérales-provinciales parce que nous serons obligés d'assumer le déficit du transport ferroviaire des passagers. Vous serez alors les premiers à nous demander de couper ailleurs parce que vous aurez besoin de cet argent, et c'est fort compréhensible. Voilà le genre de décision que nous devons prendre maintenant.

**M. Durrell:** En toute déférence envers le député, et je sais que nombre de ses collègues partagent son avis, si VIA Rail a un déficit, c'est pour des raisons évidentes pour nous tous et pour tous ceux qui connaissent le moins le moins la Société.

Quant à l'argent, le gouvernement canadien en a énormément. Reste à décider comment le dépenser. L'argent qui alimente les coffres du gouvernement canadien est inépuisable. Le fait qu'il ait un budget déficitaire n'a rien à voir avec la situation de VIA Rail. Le gouvernement canadien a beaucoup d'argent. Pour moi, le malheur c'est que vous ayez choisi comme priorité de faire disparaître ce qui est à l'origine de la création de notre pays. Voilà pourquoi on n'a plus d'argent à investir dans VIA Rail.

D'autres maires et les représentants du comité de sauvetage de VIA Rail ont fait ici une observation que les premiers ministres des provinces feront au premier ministre le 6 décembre prochain; c'est-à-dire que vous ne ferez aucune économie en démantelant VIA Rail puisque vous allez être obligés de dépenser davantage pour construire de nouvelles pistes dans les aéroports. Prenez par exemple l'autoroute 401 entre Windsor et London, je crois qu'il n'y a rien de pire au monde. Je n'ai jamais vu une autoroute aussi congestionnée de ma vie.

Cet argent sera bien puisé quelque part. Soit le gouvernement fédéral accorde la priorité au transport et décide de régler la question, soit il continuera d'être confronté à ces problèmes d'équipement inefficace qui coûtent très cher. C'est comme une résidence. Si votre maison est mal isolée, le coût du chauffage augmente chaque année. Vous avez alors le choix entre baisser la température à l'intérieur parce que le chauffage coûte trop cher, ou améliorer l'isolation. Nous sommes venus vous suggérer d'améliorer l'isolation. Vous verrez que vous aurez alors beaucoup d'argent.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le maire Durrell. Je désire remercier également vos collègues de cette coalition unique des maires du corridor qui sont



[Text]

and impressive presentation today covering different facets of the problem this committee faces, giving it a very local perspective in many ways. I want to thank you for taking the time. We are told we are very busy, and we are, but we also know you are very busy, and for you to get the collection of characters together that you have to come here today, I want to thank you very much. I hope you do talk to your Premiers, and we will see what we can do. There are many questions one could ask on your written brief. But thank you very much for coming and taking the time.

• 1130

**Mr. Tobin:** On a point of order, Mr. Chairman, I want to congratulate you on having so many politicians around the table and still getting finished on time.

**The Chairman:** We still have two witnesses. The next one is the National Association of Railway Passengers.

• 1131

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. We have as our next witness, Mr. Capon, on behalf of the National Association of Railroad Passengers. We want to welcome you. You have come some distance, Mr. Capon.

• 1135

**Mr. Ross Capon (Executive Director, National Association of Railroad Passengers):** Thank you, Mr. Chairman. The National Association of Railroad Passengers has worked for about 22 years in the U.S. to promote balanced transportation. We have about 12,000 individual dues-paying members nation-wide. I guess we are roughly analogous to Transport 2000 in Canada.

The most important point I am trying to say in the written statement is that the cuts proposed by the government appear to me to be so great as to cast doubt on whether it can be a foundation for future growth.

I want to call particular attention to the bottom of page 4, where I discuss *The Canadian*. It is my observation that *The Canadian* is one of the greatest tourist attractions in the world. People come from all over the world to ride it. These people spend a lot of money in Canada other than on that train. It is with great surprise we note that *The Canadian* is to disappear under this plan.

I also want to comment on the general issue of privatization and of the concept of high-speed rail projects as separate from the existing passenger trains. In general, I

[Translation]

venus nous présenter un impressionnant mémoire très marquant qui aborde diverses facettes du problème auquel est confronté le Comité. Vous avez pu faire valoir un point de vue parfois très local. Je vous remercie de vous en être donnés la peine. On nous dit que vous êtes tous très occupés, comme nous d'ailleurs et nous le savons; c'est pourquoi je tiens à vous remercier d'avoir réussi à réunir ici aujourd'hui une telle brochette de personnalités. J'espère que vous parlerez à vos premiers ministres respectifs et nous verrons ce que nous pouvons faire. On aurait pu vous poser encore bien des questions sur votre mémoire. Je vous remercie beaucoup d'avoir pris le temps de venir ici.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je tiens à vous féliciter d'avoir réussi à terminer à l'heure malgré la présence de tous ces politiques.

**Le président:** Il y a encore deux témoins. C'est au tour de la *National Association of Railway Passengers*

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum et pouvons donc entendre des témoins. C'est au tour de M. Capon qui représente la *National Association of Railway Passengers*. Monsieur Capon, je vous souhaite la bienvenue. Vous venez de loin.

**M. Ross Capon (directeur exécutif, National Association of Railroad Passengers):** Merci, monsieur le président. La *National Association of Railroad Passengers* travaille depuis environ 22 ans à promouvoir l'équilibre des transports aux États-Unis. Elle compte quelques 12,000 membres en règle d'un peu partout aux États-Unis. Elle se compare grosso modo à *Transport 2000* au Canada.

Le plus important de tout ce que renferme le mémoire c'est que les coupures proposées par le gouvernement paraissent si considérables qu'on peut douter de la solidité des fondements sur lesquels asseoir notre croissance future.

J'attire votre attention sur le bas de la page 4 où il est question du «Canadien». Selon moi, ce train est l'une des grandes attractions touristiques du monde. Les gens viennent de partout pour le prendre et, ce faisant, ils dépensent beaucoup d'argent, et pas seulement à bord du train. Nous avons été très étonnés de constater qu'on prévoyait faire disparaître le Canadien.

Je veux également faire quelques rélexions à propos de la privatisation en général et du concept des TGV par rapport aux trains de voyageurs actuels. J'ai constaté

## [Texte]

have found that you are very unlikely to get balanced transportation in the absence of balanced government spending on transportation. There is a new luxury train you may have heard about that will starting running shortly between Chicago and Washington, but these are a couple of cars coupled to the rear of Amtrak's train. It could not stand alone as an economic endeavour. It is strictly a byproduct of the previous existence of Amtrak's capital limited.

I would also point out that our private railroads, while they know Amtrak pays its bills, would be very reluctant to deal with a private passenger rail operator and they are not legally required to do so. Our private railroads remember that when the private Auto Train Corporation, which ran automobiles and passengers between Florida and Virginia for several years, went bankrupt in the early 1980s, it was private railroads that were holding the bag on the debt. They owed a lot of money to the Seaboard and to the RF&P Railroad. Private railroads are very unlikely to want to deal with a private rail passenger operator.

As far as high-speed rail goes, I want to emphasize the term "evolution". The existing high-speed rail lines in Japan and France evolved when the previously existing lines became oversaturated and they needed to build more tracks. In the United States we have listened to lots of rhetoric about so-called high-speed rail projects. First there was the American High Speed Rail Corp., which was going to build a new railroad between Los Angeles and San Diego. They had lots of Japanese money. They even had a grant from Amtrak. But ultimately they foundered because the local public opposed the construction of a brand-new line in a densely populated area. The local public favoured a gradual improvement of the existing line and that is what is now happening with public investment.

The next thing the experts said was that Florida was going to be where there would be a magnificent high-speed line without public money, but within the past two weeks we have seen "Bombardier Withdraws Bid for Florida Train Project". It seems they do not believe it can work without public investment and they do not believe the State of Florida wants to spend that money.

Now we are being told there is going to be a high-speed rail project in Texas and that it is going to cost over \$2 billion, but we already are being told it seems that maybe \$400 million will have to come from the government.

When you add it all up, the only high-speed rail project we have in the United States is the one that exists between New York and Washington and it exists because the federal government spent over \$2 billion on tracks. With that investment, Amtrak is now in the enviable position where they can add trains and reduce their

## [Traduction]

qu'en général, il est presque impossible d'atteindre le point d'équilibre dans les transports si les dépenses gouvernementales ne sont pas réparties de façon équilibrée dans le secteur. Très bientôt il y aura un nouveau train de luxe, dont vous avez peut-être entendu parler, entre Chicago et Washington. Il s'agit en fait de quelques wagons qui seront accrochés à l'arrière d'un train d'Amtrak. Un tel train circulant seul ne serait pas viable. C'est strictement un dérivé de l'ancienne *Capital Limited*.

Je vous fait également remarquer que nos sociétés de chemin de fer privées, tout en sachant qu'Amtrak est solvable, hésiteraient longuement avant de faire affaires avec une entreprise privée de transport ferroviaire de voyageurs. D'ailleurs, la loi ne les y oblige pas. Nos chemins de fer privés se souviennent que lorsque la *Auto Train Corporation*, une entreprise privée qui a transporté pendant plusieurs années des automobiles et des voyageurs entre la Floride et la Virginie, a fait faillite au début des années 1980, ce sont elles qui ont hérité des dettes. Il est fort peu probable que les chemins de fer privés voudront traiter avec une entreprise privée de transport ferroviaire de voyageurs.

Pour ce qui est des TGV, j'insisterais sur le mot «évolution». Les voies ferrées pour les TGV qu'on trouve actuellement au Japon et en France ont été construites parce que les voies ferrées déjà existantes étaient sursaturées; il en fallait d'autres. Aux États-Unis, on a entendu beaucoup de beaux discours sur les fameux projets de TGV. Il y a d'abord eu la *American High Speed Rail Corp.* qui devait construire une nouvelle voie ferrée entre Los Angeles et San Diego. Elle avait beaucoup de capitaux japonais et même une subvention d'Amtrak. Le projet est finalement tombé à l'eau parce que la population s'opposait à la construction d'une toute nouvelle voie ferrée dans une région densément peuplée. La population locale préférerait une amélioration graduelle de la voie ferrée déjà construite et c'est ce qu'on est en train de faire avec des fonds publics.

Ensuite, les experts ont annoncé qu'on allait construire en Floride cette magnifique voie ferrée pour TGV et sans subvention gouvernementale. Or, depuis deux semaines, on a entendu dire que Bombardier avait retiré son offre pour le projet de TGV en Floride. Cette société estime qu'il est impossible de réaliser un tel projet sans un apport de fonds publics et elle craint que l'état de la Floride refuse d'y contribuer financièrement.

On nous dit maintenant qu'on construira une voie ferrée pour TGV au Texas qui coûtera plus de 2 milliards de dollars, mais déjà on nous annonce que le gouvernement devra verser peut-être 400 millions de dollars.

Cela dit, le seul TGV aux États-Unis est celui qui relie New-York et Washington parce que le gouvernement fédéral a décidé de dépenser plus de 2 milliards de dollars pour les voies ferrées. Grâce à cet investissement, Amtrak est maintenant dans une situation fort enviable puisqu'elle peut augmenter le nombre de trains tout en diminuant le



## [Text]

operating subsidy requirement at the same time because the trains are able to command such high fares—in some cases, in the club car it is over 40¢ a passenger mile—that the economics work that way.

• 1140

Finally, I want to comment briefly on cuts Amtrak itself has experienced. In 1971 many trains were discontinued just before Amtrak began operating. However, the passenger-mile reduction was less than 50%, and the size of the cuts were as big as they were primarily because there was huge fleet of very poorly maintained cars and a lot of overlapping service with many different private railroads, and they had to reduce the size of the fleet to one that would be workable. Amtrak did not want to run cars that would not provide reliable services.

Perhaps the best analogy to where Canada is now are the cuts that were implemented in 1979. First, there was a demand to cut the deficit. In May of 1978 the Department of Transportation issued a preliminary report to Congress and the public—"A Re-examination of the Amtrak Route Structure"—with some proposals that scared a lot of people. They studied a number of alternative systems and they found that the smallest, most efficient unit-cost system, in other words the system with the lowest subsidy per passenger mile, was actually the system with the biggest route map and the biggest subsidy requirement in absolute dollars.

This report was followed by a nation-wide series of public hearings which were held by the Interstate Commerce Commission. One of the interesting things about those public hearings was that the biggest turnout was in Minot, North Dakota, which led to the preservation of the *Empire Builder*. In any event, there was a final report issued in January of 1979 and then a debate in Congress. Ultimately, what happened was that 13% of the route miles and only 6.8% of passenger miles were cut at the end of 1979.

**The Chairman:** Thank you. You certainly gave an overview of your association and involvement with Amtrak. Before I throw it open to questions, just to get it into focus, you say in your brief that you helped get public support for the Amtrak Bill.

**Mr. Capon:** Yes, we were there before Amtrak existed, when the private railroads were discontinuing service. Our association was created in 1967 by Anthony Haswell, a Chicago attorney who saw that the trains would completely disappear unless the public acted. He formed the association, and during the first seven years he subsidized it with his own money. Since about 1974 all of our money comes basically from our individual members.

## [Translation]

montant de la subvention nécessaire à son fonctionnement parce qu'on peut exiger des tarifs très élevés; dans certains cas, on peut exiger plus de 40c. par mille-voyageur pour le wagon-restaurant.

Enfin, je voudrais dire un mot sur les coupures imposées à Amtrak. En 1971, bon nombre de trains ont été supprimés avant qu'Amtrak ne commence à exploiter ses services. Toutefois, la réduction par mille-voyageurs a été inférieure à 50 p. 100 et les coupures ont été aussi importantes surtout parce qu'il y avait un gigantesque parc de wagons très mal entretenus et énormément de chevauchements entre les services de nombreuses sociétés ferroviaires privées. Il a fallu ramener le parc à des dimensions plus pratiques. Amtrak ne voulait pas utiliser des wagons qui n'assureraient pas un service fiable.

La situation qui ressemble le plus à ce qui se passe au Canada en ce moment, c'est celle de 1979. On avait alors exigé de réduire le déficit. En mai 1978, le département des Transports avait présenté un rapport préliminaire au Congrès et à la population: «A Re-examination of the Amtrak Route Structure»; ce rapport renfermait des propositions qui ont effrayé bien des gens. On a envisagé d'autres solutions et on s'est rendu compte que le réseau le plus petit mais le plus rentable pour ce qui est des coûts unitaires, autrement dit le réseau qui nécessitait la subvention la plus basse par mille-voyageur était celui qui comportait le plus de trajets et qui nécessitait la subvention la plus élevée au total.

Suite à la présentation du rapport, il y a eu une série d'audiences publiques tenues partout aux États-Unis par la *Interstate Commerce Commission*. Il est intéressant de voir que c'est à Minot, dans le Dakota du Nord, que les audiences publiques ont attiré le plus de monde. C'est ainsi qu'on a décidé de garder l'*Empire Builder*. En janvier 1979, on a présenté un rapport final puis il y a eu un débat au Congrès. On a finalement décidé de ne supprimer à la fin de 1979 que 13 p. 100 des milles de liaisons et 6,8 p. 100 des milles-voyageurs.

**Le président:** Je vous remercie. Vous nous avez donné un bon aperçu de ce qu'est votre association et de ses relations avec Amtrak. Avant d'autoriser les membres du Comité à poser des questions, je voudrais avoir une mise au point. Vous dites dans votre mémoire avoir aidé à susciter l'appui de la population au projet de loi sur Amtrak.

**M. Capon:** En effet. Nous existions avant la création d'Amtrak, au moment où les chemins de fer privés ont décidé d'abandonner certains trajets. Notre association a été créée en 1967 par Anthony Haswell, avocat de Chicago qui s'est rendu compte que les trains disparaîtraient complètement du paysage si la population n'agissait pas. Il a donc formé cette association qu'il a subventionnée de sa poche durant ses sept premières années d'existence. Depuis 1974 environ, tous nos fonds proviennent de nos membres.

[Texte]

We played a major role, first in protesting selected attempts by railroads to discontinue trains, and then in the development of the legislation that created Amtrak and in continuing to mobilize public support. One of the reasons the 1979 cuts were so small was the great outcry we created. We leafleted trains and stirred up our own members and generally worked with others that were supportive.

**The Chairman:** From abroad it looks as though Amtrak in its inception and genesis has gone through a roller-coaster situation that perhaps VIA has gone through and very definitely is going through now. You were incorporated in 1970 or 1971 and had a legislative framework, but even in the 1980s with Mr. Reagan and Mr. Stockman and deficit reduction, the Amtrak situation was under the gun as I understand it. On page 2 of your brief—is that the time the first president of Amtrak, Mr. Lewis, was decapitated by pressure brought by your association and others because he was not a friend of Amtrak?

**Mr. Capon:** No, he left in the mid-1970s. In fact, during the great crisis of the late 1970s and in the 1980s Amtrak management was pretty much “on our side” and regarded as good guys. The year 1979 was a very embarrassing time for the government to be proposing major cuts. That was when we had our gasoline lines, and the trains were jammed and the buses were jammed as well. There were all these cartoons of the government proposing to eliminate these very heavily used trains.

• 1145

What happened was that we came within a few votes of winning in the House of Representatives a vote to freeze the system, based largely on that sentiment. The reason modest cuts were put in place rather than a total freeze was that Amtrak management said they did not have enough decent equipment to provide quality service on the full system at that time.

I would also say the reason Amtrak survived the onslaught in the early years of the Reagan administration was that enough good equipment had come on line between the mid-1970s and 1982. They did have enough good equipment to be providing a quality product. Their ridership and their economic measures were starting to improve so that supporters of Amtrak were able to cite that kind of evidence based on the investment in capital that had been made during the 1970s.

**Mr. Angus:** Mr. Capon, I want to welcome you to Ottawa and to the transport committee. I found your brief extremely interesting, having had a chance to go through it.

I want to highlight one part and it ties into what you stated to us, but I think in your written version it is even

[Traduction]

Nous avons joué un rôle important tout d'abord en protestant contre les tentatives des chemins de fer qui voulaient abandonner certains trajets, puis en participant à la rédaction d'un projet de loi visant à créer Amtrak. Nous avons aussi continué à mobiliser la population. Si les coupures ont été si peu importantes en 1979, c'est grâce aux tollés de protestations que nous avons suscitées. Nous avons distribué des tracts dans les trains; nous avons secoué nos propres membres et travaillé en collaboration avec ceux qui nous appuyaient.

**Le président:** De l'extérieur, on a l'impression qu'Amtrak est passée par des hauts et des bas depuis sa conception, tout comme VIA Rail par le passé et encore maintenant. La société Amtrak a été constituée en 1970 ou 1971 en vertu d'une loi, et pourtant, encore dans les années 1980, lorsque M. Reagan et M. Stockman ont voulu réduire le déficit, elle a été très menacée. À la page 2 de votre mémoire... Est-ce au moment où le premier président d'Amtrak, M. Lewis, a été démis de ses fonctions suite aux pressions exercées par votre association et d'autres aussi parce que vous trouviez qu'il ne défendait pas suffisamment les intérêts de la société?

**M. Capon:** Non, il est parti au milieu des années 70. En fait, durant la grande crise de la fin des années 70 et des années 80, la direction d'Amtrak était tout à fait avec nous. Elle était du côté des bons. Pour le gouvernement, ce n'était pas du tout le moment, en 1979, de proposer des coupures importantes. C'est à ce moment-là que nous avons eu des problèmes d'approvisionnement d'essence et que les trains et les autobus étaient bondés. Il y a alors eu des tas de caricatures sur le gouvernement qui se proposait de faire disparaître tous ces trains très achalandés.

Quelques voies de plus et nous aurions gagné le vote à la Chambre des représentants en vue de figer le réseau, surtout en raison de ce sentiment. On a décidé d'imposer de modestes coupures plutôt que d'en rester au statu quo parce que la direction d'Amtrak se disait incapable de desservir tout le réseau faute d'avoir suffisamment de matériel en bon état.

Si Amtrak a survécu aux assauts des premières années de l'administration Reagan, c'est parce qu'elle a obtenu suffisamment de matériel en bon état entre le milieu des années 1970 et 1982. Elle a donc pu assurer un bon service. L'augmentation de la clientèle et les mesures économiques adoptées lui ont permis d'améliorer sa situation à telle enseigne que les partisans d'Amtrak ont pu citer cet exemple comme un résultat des investissements faits dans les années 70.

**M. Angus:** Monsieur Capon, je désire vous souhaiter la bienvenue à Ottawa et au Comité des transports. J'ai trouvé votre mémoire extrêmement intéressant puisque j'ai eu l'occasion de le parcourir.

Je veux insister sur une partie seulement qui est reliée à ce que vous venez de nous dire, sauf que la version



[Text]

more stronger. On page 4 you say that nowhere in the history of Amtrak is there anything comparable to the proposed shutdown of VIA's most popular route, a route arguably more popular than any U.S. route existing before or since Amtrak's creation. Later on in that same paragraph you say that it is hard to believe a plan to discontinue *The Canadian* is based on an analysis of that train's overall economic impact.

When you say that *The Canadian* is more popular, are you referring to the broad sense of the word "popular", of a nice train to travel on because it goes through certain parts of Canada, or do you mean from an economic sense, or from a ridership sense? What is the basis for that comment?

**Mr. Capon:** There are lots of people in the world who want to go to Canada just to ride that train. The president of our association is an executive with Coca-Cola. When he heard about this, he commented to a couple of friends who worked at Coca-Cola that if they wanted to ride the train, they had better do so before January 15, but they did not think they could.

I do not know if people come to the U.S. to ride our trains. Of course, the people who do this have a lot of money and they spend it. I guess I am really saying that as a foreigner to Canada, one of the things that comes up is the concept of what makes people want to go to another country and what makes people want to travel. *The Canadian* has this image; it is a world-class train that makes people want to come to Canada and spend money. This does not mean it is profitable in the narrow sense of VIA's profit-and-loss statement, but it does mean that there are people who spend lots of money in Canada who may decide not to come, including this couple I referred to a few minutes ago, if *The Canadian* does not exist, or if it runs only three days a week and it is impossible to get space on as a result.

**Mr. Angus:** When I was in Atlantic Canada in September, travelling between Halifax and Sydney and then Sydney to Saint John, I met a number of your members who were riding those trains, in part because they are rail buffs and in part because they had heard that VIA was going to be decimated. They wanted to get up there and experience the rest of the system. I had some quite enjoyable conversations with them and other passengers as well.

**Mr. Chairman,** I think the brief speaks for itself. It is very well put together and we appreciate that Mr. Capon took his time to assist us in Canada with our deliberations. Thank you, sir.

**The Chairman:** Your brief is short, succinct and right on the points. This is something that concerns members of the committee, and certainly concerns the Chair. On page 4 at the bottom, you are talking about VIA's unit costs. You are from abroad and we understand that while

[Translation]

écrite me paraît plus précise. À la page 4, vous dites que jamais Amtrak n'a eu à faire face à une situation comparable à celle de VIA Rail dont on menace de supprimer l'une des lignes les plus populaires, peut-être même plus populaire encore que n'importe quel train aux États-Unis, tant avant qu'après la création d'Amtrak. Un peu plus bas, dans le même paragraphe, vous dites avoir du mal à croire qu'on envisage d'abandonner le Canadien étant donné l'analyse de l'incidence économique de cette ligne.

Quand vous dites que le Canadien est plus populaire, est-ce que vous prenez le mot au sens large? Voulez-vous dire que c'est un beau train pour voyager parce qu'il traverse certaines régions du Canada ou alors que c'est un train qui est très achalandé? Qu'est-ce qui vous fait dire cela?

**M. Capon:** Bien des gens, dans le monde entier, veulent venir au Canada uniquement pour faire ce trajet en train. Le président de notre association est un directeur de Coca-Cola. Lorsqu'il a entendu parler de ce projet, il a fait remarquer à certains de ses collègues que s'ils voulaient prendre ce train, ils seraient obligés de le faire avant le 15 janvier. Ils n'en n'avaient malheureusement pas la possibilité.

Je ne sais pas si les gens viennent aux États-Unis pour prendre le train. Évidemment, ceux qui le font ont beaucoup d'argent et veulent le dépenser. Autrement dit, en tant que touriste au Canada, je pense à ce qui incite les gens à se rendre dans un pays étranger, à voyager. Le Canadien a cet effet. C'est un train de grande classe qui attire les gens au Canada pour y dépenser de l'argent. Cela ne signifie pas pour autant que le train est rentable au sens où il rapporte des profits à VIA Rail. Cela veut dire que des touristes qui dépensent beaucoup au Canada pourraient bien décider de ne pas venir dans ce pays si le Canadien devait disparaître ou s'il ne roulait plus que trois jours par semaine et qu'il était donc impossible d'obtenir des places à bord.

**M. Angus:** Lorsque j'étais dans les provinces de l'Atlantique en septembre dernier, j'ai voyagé entre Halifax et Sydney et puis de Sydney à Saint-Jean. J'ai rencontré certains de vos membres qui voyageaient en train, en partie parce que cela leur plaît et en partie aussi parce qu'ils avaient entendu dire que VIA allait être démantelée. Ils voulaient venir profiter du réseau. J'ai eu des conversations très plaisantes avec eux et avec d'autres voyageurs aussi.

Monsieur le président, je crois que le mémoire se passe de commentaires. Il est très bien structuré et nous sommes heureux que M. Capon se soit donné la peine de venir au Canada pour nous aider à délibérer. Je vous remercie.

**Le président:** Votre mémoire est bref, succinct et il s'en tient au fait. Quelque chose préoccupe les membres du Comité et le président en particulier. Au bas de la page 4, vous parlez des coûts unitaires de VIA. Comme vous êtes étranger, nous comprenons que vous vouliez vous

## [Texte]

you are in this country you are being very proper and diplomatic. I am interested from the railway point of view and/or your experience with Amtrak. With these type of cuts that you know about, how do you explain what you have there on pages 4 and 5? What may we be facing in view of the experience you have had down south?

• 1150

**Mr. Capon:** As I think the press has reported here, the problem is that when you reduce service there are some costs that do not go down. The basic overhead costs do not go down. The salary of the president of the corporation does not go down. You have a smaller number of passengers and passenger miles to spread these costs over. The result is that what I call the unit costs, the subsidy per passenger mile, actually goes up.

I referred earlier to the study that our Department of Transportation did in May, 1978. They have a chart in which they show a series of alternatives. A couple of key measures come to mind. One is train miles and one is the operating subsidy per passenger mile.

It turns out that the lowest operating subsidy per passenger mile, which was then 9.6¢, is for the largest system, 35 million train miles a year. The highest subsidy per passenger mile is a tiny system that consisted of short-distance trains only, where it was 18.9¢ a passenger mile. That is double. The number of train miles was cut down to \$10.8 million, but the operating subsidy was very low, \$293 million.

They achieved a short-term benefit of reducing the operating subsidy, but they created a system that is even harder to defend in the next budget go around. That of course is the big question. Is this intended as a foundation for the future or does it simply lay the foundation for making an even bigger, stronger argument a year from now that in fact future is in airplanes and roads, as in one quip attributed to the Minister of Transport would have it?

No one can predict the future absolutely, but it looks to me like the system that is proposed is close to the bone. I believe the government's own figures are that the subsidy per passenger will be higher as a result, simply because in the first place you are preserving the protected routes. I commented in the brief on whether it is appropriate to separate out the protected routes.

Amtrak really has nothing quite analogous to the remote routes. What we do have in the U.S. is something called essential air services, which was created at the time of air deregulation to protect small communities that feared they would lose their service. Essential air services is a much debated separate line-item budget. It is not for a carrier. It is not for the mode of aviation. It is understood

## [Traduction]

montrer tout ce qu'il y a de plus diplomate tandis que vous êtes là. Je m'intéresse à ce qui concerne les chemins de fer et à votre expérience d'Amtrak. Étant donné les coupures que vous connaissez, comment expliquer ce que vous dites aux pages 4 et 5? Étant donné ce qui s'est produit aux États-Unis, qu'est-ce qui nous attend, selon vous?

**M. Capon:** Comme l'ont rapporté les journaux ici, le problème, c'est que même en diminuant le nombre de trains, certains coûts ne baisseront pas. Les frais généraux par exemple ne vont pas diminuer. Le traitement du président de la société ne va pas diminuer non plus. Il y aura moins de voyageurs et moins de milles-voyageurs sur lesquels répartir ces coûts. Par conséquent, ce que j'appelle les coûts unitaires, c'est-à-dire le montant de la subvention par mille-voyageur, augmentent.

Un peu plus tôt, j'ai mentionné l'étude faite par notre département des Transports en mai 1978. Il y avait un tableau indiquant toute une série de solutions possibles. Certaines parmi les plus importantes me viennent à l'esprit. Une concernait les milles-trains et une autre la subvention d'exploitation par mille-voyageur.

Or, il appert que la subvention d'exploitation la plus basse par mille-voyageur, soit 9,6¢, correspondait au réseau le plus important, c'est-à-dire 35 millions de milles-trains par année. La subvention la plus élevée par mille-voyageur correspondait au plus petit réseau comportant uniquement de courts trajets; la subvention était alors de 18,9¢ par mille-voyageur, c'est-à-dire le double. On a diminué à 10,8 millions de dollars le nombre de milles-trains, mais la subvention d'exploitation était assez basse, soit 293 millions de dollars.

On a ainsi pu en tirer un avantage à court terme en réduisant la subvention d'exploitation, mais ce faisant, on a créé un système qui sera encore plus difficile à défendre lors du prochain budget. Voilà une question importante. Est-ce qu'on a l'intention de jeter les bases de l'avenir ou songe-t-on simplement à étayer encore mieux l'argument en faveur des transports aériens et routiers, comme l'aurait dit le ministre des Transports?

Personne ne peut prédire l'avenir avec certitude, mais j'ai l'impression que le réseau proposé est plutôt risqué. Je crois que d'après les propres chiffres du gouvernement, la subvention par voyageur sera alors plus élevée simplement parce qu'on garde les liaisons protégées. J'ai dit dans le mémoire qu'il vaudrait peut-être mieux séparer les lignes protégées du reste.

Amtrak n'a en fait rien de comparable aux liaisons desservant régions éloignées. Ce qu'il y a de semblable aux États-Unis, ce sont ce qu'on appelle les services aériens essentiels conçus au moment de la déréglementation du transport aérien en vue de protéger les petites localités qui craignaient de ne plus être desservies par les compagnies aériennes. Ces services aériens essentiels constituent une



## [Text]

as a separate line-item budget about service to remote places.

I think in some respects, from an intellectual basis, the way it is being framed here, where what I see as the separate issue of remote services is kind of lumped in with the issue of rail passenger service as a whole, makes it harder to deal with the issue.

From the minister's point of view it renders his case weaker, because he is trying to make the case that VIA is laying an economic foundation for the future at the same time that he is in the position of preserving a lot of trains with very low revenue-cost ratio and discontinuing a lot of trains with relatively high revenue-cost ratio.

Seen from that point of view it looks almost like a devilish plan to make the system indefensible a year from now, but we understand it. What is really happening is that they are trying to meet two objectives, one of which is really quite separate from laying the foundation for a modern passenger train system. It is simply rural mobility.

**The Chairman:** I think Mr. Angus had the commentary correctly. Your brief is short, succinct and to the point.

• 1155

We heard yesterday from Amtrak. Who decides the routes? Would you ever have a situation where the president and CEO of Conrail was also the president and CEO of Amtrak? What is your response to the situation we have in Canada?

**Mr. Capon:** I was utterly astounded when I heard that Mr. Lawless was going to simultaneously head CN and VIA, because there is a conflict there. There is a wide folklore among rail aficionados in the U.S. that VIA is a desperately needed back-door subsidy for Canadian National, and there is speculation about the motives of the route structure that has just been chosen in terms of the dominance of CN routes.

The closest thing that is analogous in the United States is that before the northeast corridor was separated and taken over by Amtrak, Penn Central had a dominance of Amtrak operations. It was not quite as dominant as CN is today, but it was predominant. It would be impossible to imagine Amtrak surviving a situation where the president of Penn Central was simultaneously the president of Amtrak. How can he in good faith serve both sets of shareholders when their interests are fundamentally in a conflict situation? I do not understand that.

I saw a long interview with Mr. Lawless in which I will credit him with putting a very, very impressive face on the situation. He obviously understands the issues very well and knows how to come across as a superb diplomat. But I do not understand how you serve both shareholders at the same time.

## [Translation]

rubrique budgétaire distincte très controversée. Cela ne touche ni les transporteurs ni l'aviation. C'est une rubrique budgétaire distincte portant sur le service dans les endroits éloignés.

À certains égards, intellectuellement parlant, on a mis dans le même sac la question du service dans les régions éloignées et celle distincte du transport ferroviaires des voyageurs. Voilà pourquoi il est plus difficile de régler le problème.

Le ministre affaiblit sa cause en essayant de faire croire que VIA est en train d'établir les fondements économiques de son avenir alors qu'il faut conserver nombre de trains qui rapportent très peu et supprimer beaucoup d'autres qui rapportent relativement beaucoup.

Vu sous cet angle, on dirait un plan diabolique en vue de rendre le réseau parfaitement indéfendable dans un an ou deux. En fait, on essaie d'atteindre deux objectifs dont l'un n'a pas grand-chose à voir avec l'établissement d'une base solide pour un réseau moderne de transport ferroviaire de voyageurs. Cet objectif, c'est la mobilité dans les régions rurales.

**Le président:** Je pense que M. Angus avait raison; votre mémoire est bref, succinct et très pertinent.

Nous avons reçu des gens d'Amtrak, hier. Qui décide des itinéraires? Pourrait-il arriver que quelqu'un soit en même temps PDG de Conrail et d'Amtrak? Que pensez-vous de la situation au Canada?

**M. Capon:** J'ai été tout simplement abasourdi lorsque j'ai appris que M. Lawless allait être en même temps président du CN et de VIA, parce qu'il y a évidemment un conflit. Il y a une rumeur qui circule aux États-Unis selon laquelle VIA est un moyen désespéré et détourné de subventionner le Canadien national, et l'on s'interroge sur les raisons qui ont motivé le choix des itinéraires. Était-ce pour favoriser le CN?

La situation qui ressemble le plus à celle-là, aux États-Unis, remonte à l'époque où Amtrak s'est emparée du corridor nord-est. La société *Penn Central* dominait les activités d'Amtrak. Ce n'était pas comme le CN aujourd'hui, mais ses activités étaient prédominantes. Amtrak n'aurait jamais pu survivre si son président avait été en même temps président de *Penn Central*. Comment aurait-il pu en toute bonne foi travailler pour les actionnaires des deux sociétés, quand on sait que leurs intérêts sont tout à fait contraires? Je ne comprends pas.

J'ai vu un long interview avec M. Lawless, et je dois dire qu'il se défend très bien. Il comprend évidemment très bien la situation, et en parle avec énormément de diplomatie. Mais je ne comprends pas comment on peut servir les actionnaires de deux sociétés en même temps.

[Texte]

**The Chairman:** I am glad I asked the question, and I appreciate the answer. You are not tied up in the cross-currents here, and it was interesting to hear your natural experienced response to that type of situation, which does bother many people here.

**Mr. Capon:** I will say one other thing about Amtrak's relationship with the railroads. In the early stages it was ridiculed, partly because Amtrak did not have a lot of expertise—they were regarded as airline rejects—and partly because the contracts were not performance based contracts. They were largely cost plus contracts with very little incentive for the railroads to do a good job.

Today the railroads have largely taken a different attitude. In the first place, Amtrak has negotiated incentive contracts which have led the railroads to place a great degree of emphasis on on-time performance, which simply was not there before. Even within the past few months, the *Southwest Chief* between Chicago and Los Angeles on Santa Fe was previously and notoriously a late train because Santa Fe was one of the last hold-outs not having an incentive contract. The incentive contract just went into effect within the past few months, and that had an immediate noticeable effect on the on-time performance of that train.

The other thing the railroads have noticed is that Amtrak is a good customer that tends to run its trains on a year-in, year-out basis, whereas a lot of the freight traffic goes away if there is an economic downturn. I think that has also encouraged them, but both Amtrak and the freight railroads regard themselves as having a good customer-purchaser relationship.

**The Chairman:** Yesterday we heard from Amtrak on those incentive contracts and the fixed contracts they negotiated. It was very interesting.

**Mr. Capon,** I want to thank you very much for coming today with your brief and/or the explanations of the questions asked. The fact that we have only spent relatively a few moments compared to the others does not detract from the quality of your brief, your presentation, the experience you have had, and the situation that, frankly, we are wrestling with here in this country in terms of rail passenger service. Thank you very, very much for coming.

**Mr. Capon:** You are welcome. If I can answer any questions in writing in the future, let me know.

**The Chairman:** Fine. We are glad to make the contact, because we may want you again very soon.

We now have the Rail Travel Centre man, Mr. Fowler. Colleagues, this is the last witness today, and he may be the last witness, period, depending on what we decide this afternoon.

**Mr. Fowler,** you made contact with us to come here. Frankly, we were a little dubious about you coming. We

[Traduction]

**Le président:** Je suis heureux d'avoir posé la question, et je trouve votre réponse intéressante. Vous n'êtes pas directement touché par ces événements, et votre réaction spontanée est fort intéressante. Cette situation inquiète bien des gens ici.

**M. Capon:** J'ajouterais autre chose au sujet des relations d'Amtrak avec les transporteurs ferroviaires. Au début, on a ridiculisé Amtrak parce qu'elle n'avait pas tellement d'expérience—on la considérait plutôt comme un transporteur aérien déchu—et en partie parce que les contrats n'encourageaient pas tellement les transporteurs ferroviaires à faire un bon travail.

Aujourd'hui la situation est bien différente. Tout d'abord Amtrak a négocié des contrats assortis d'avantages qui ont incité les transporteurs ferroviaires à accorder beaucoup d'importance aux heures d'arrivée et de départ des trains, ce qui n'existait pas auparavant. Depuis quelques mois, justement, le service du *Southwest Chief*, entre Chicago et Los Angeles via Santa Fe, s'est beaucoup amélioré, et ce, en raison de l'entrée en vigueur du contrat assorti d'avantages. Ce train était connu pour ses retards. Le contrat est entré en vigueur il y a quelques mois à peine et l'effet a été immédiat.

Les compagnies de chemins de fer se sont aussi rendu compte qu'Amtrak est un bon client qui exploite ses trains toute l'année tandis qu'une bonne partie du trafic-marchandises disparaît lorsque l'économie faiblit. Je pense que cela les a aussi encouragés, mais Amtrak comme les transporteurs de marchandises considèrent que leurs relations commerciales sont bonnes.

**Le président:** Les représentants d'Amtrak nous ont parlé hier de ces contrats et des contrats fixes qu'ils ont négociés. C'était fort intéressant.

Monsieur Capon, je vous remercie énormément d'être venu nous rencontrer aujourd'hui, ainsi que de votre mémoire, et je vous remercie aussi d'avoir répondu à nos questions. Le fait que nous ayons passé moins de temps avec vous qu'avec d'autres témoins n'enlève rien à la qualité de votre mémoire, de votre exposé, ni à l'intérêt de l'expérience que vous avez de la situation à laquelle nous serons confrontés en ce qui a trait au service de transport de voyageurs. Merci sincèrement de votre présence.

**M. Capon:** Je vous en prie. S'il vous venait des questions auxquelles vous voudriez que je réponde par écrit, n'hésitez pas. . .

**Le président:** Très bien. Nous aurons peut-être encore besoin de vous d'ici peu.

Nous recevons maintenant le représentant de *Rail Travel Centre*, M. Fowler. M. Fowler est notre dernier témoin aujourd'hui, et il peut fort bien arriver qu'il soit le dernier témoin qu'entendra le Comité selon ce que nous déciderons cet après-midi.

**M. Fowler,** vous avez demandé à comparaître. Je vous dirai franchement que nous avons hésité. Nous savions



[Text]

knew you were not going to catch us fresh. You are catching us at the end of a long morning, and we are going to have perhaps a long afternoon. You have an interesting point, and certainly you were very persuasive when talking to the clerk. Frankly, I will take all the blame from my colleagues.

• 1200

We said we would give you 15 or 20 minutes at the most to tell your point of view because it has something very directly to do with what we have heard about in a general way, but you are living with it, and that is tourist traffic and/or charter service and how you believe, from your experience into the Canadian market, these cuts could adversely affect this trade.

**Mr. Carl Fowler (General Manager, Rail Travel Centre):** Thank you very much. I appreciate the committee's kindness in hearing me on such short notice, and I apologize for not petitioning you earlier for an invitation. I have been on the road for most of the last month escorting tours, planning tours for next year, and attending a board meeting of Mr. Capon's organization, of which I sit on the board.

Rail Travel Centre tours is an operator of independent and escorted tours by rail. As such, we are a business partner of VIA Rail Canada. We purchase from VIA Rail blocks of space on VIA's trains and we resell those blocks of space to our clients in conjunction with hotel stays, sightseeing, visits to attractions in Canada, creating a package very similar to what the Canadian Pacific and the Canadian National did themselves years ago in the early days of tourism in Canada.

This business has been very successful for us. We have moved in the past five seasons over 1,000 passengers to Canada. We grossed this year in excess of U.S. \$450,000 on the sale of tours to Canada, and I would be the first to admit that I have a very clear personal interest in what happens to VIA Rail Canada.

Because of that, I think I can give you a perspective that perhaps is just a little different from those of some of the advocates who would simply like to ask you to retain service because in their view it is important. From my perspective it is important in demand and almost certain to fail in the light of the plan that has presently been suggested by the Minister of Transport and by VIA Rail.

I should lay my cards on the table to start with by saying that I am clearly not happy about the cuts that have been proposed, but it would be out of line for me to tell you in complete detail that you ought to retain this route or that. I would, however, like to elaborate a bit on my remarks here. I focused my prepared testimony solely on the transcontinental service, but I do not want this to be interpreted as a statement that I see no importance to, for example, the regional services that are being eliminated.

[Translation]

que nous ne serions pas vraiment frais et dispos pour vous recevoir. La matinée a été plutôt longue, et l'après-midi le sera peut-être autant. Vous avez des choses intéressantes à dire, et vous avez sûrement été très convaincant lorsque vous avez parlé au greffier. J'accepterai tous les reproches que formuleraient mes collègues.

Nous avons décidé de vous accorder 15 ou 20 minutes pour nous exposer votre point de vue. Il ressemble beaucoup à ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant, mais d'après votre expérience du marché canadien, plus précisément services de voyages touristiques et des affrètements, vous voulez nous expliquer à quel point ces coupures pourraient nuire à ce secteur d'activité.

**M. Carl Fowler (directeur général, Rail Travel Centre):** Merci beaucoup. Je vous remercie d'avoir accepté de me recevoir avec un préavis si court et je m'excuse de ne pas vous en avoir fait la demande plus tôt. J'ai passé le dernier mois à accompagner des visites guidées et à planifier d'autres visites pour l'année prochaine; j'ai aussi participé à une réunion du conseil d'administration de l'association de M. Capon, dont je fais partie.

*Rail Travel Centre* est une entreprise indépendante qui offre des voyages guidés par chemin de fer. À cet égard, nous sommes un partenaire commercial de VIA Rail. Nous achetons des groupes de places sur des trains de VIA, que nous revendons à nos clients accompagnés de modalités d'hébergement dans des hôtels, d'excursions et de visites d'attractions au Canada. Cela ressemble beaucoup aux forfaits qu'offraient le Canadien Pacifique et le Canadien National, il y a quelques années, au tout début du tourisme au Canada.

Cette activité commerciale est très florissante. Au cours des cinq dernières saisons, nous avons amené plus de 1,000 visiteurs au Canada. Cette année, nous avons vendu pour plus de 450,000\$ américains de forfaits au Canada, et je reconnais volontiers que j'ai un intérêt personnel très net à l'égard de ce qui arrive à VIA Rail.

Ceci dit, je pense pouvoir vous donner un point de vue légèrement différent de celui des gens qui voudraient que l'on maintienne le service tout simplement parce que, à leur avis, il est important. C'est vrai pour moi aussi, mais vu sous cet angle, on a bien peu de chances de réussite, compte tenu de ce que le ministre des Transports et VIA Rail ont proposé.

Je devrais, dès le départ, jouer cartes sur table en disant que je ne suis pas du tout heureux des coupures que l'on a proposées, mais il serait malvenu de ma part de vous dire quels itinéraires il faudrait conserver. Je voudrais toutefois aller un peu plus loin dans mes observations. Mon mémoire ne porte que sur le service transcontinental, mais je ne voudrais pas qu'on y voit un manque d'intérêt de ma part à l'égard des services régionaux qu'on supprime.

## [Texte]

In July of this year we had the pleasure of operating our first comprehensive tour of the Maritimes on VIA Rail Canada. It was a best seller for us; it sold out. We rode the rail-liner services from Yarmouth to Halifax, from Halifax to Sydney, and from Moncton to Campbellton on that tour, in addition to riding the Chaleur from Carleton out to Gaspé and the Atlantic Limited from Moncton to Halifax.

We found standing-room-only conditions on all the rail-liner services, and I must tell you that I find it absolutely incredible to envision the service provided by a train as heavily used as the rail-liner from Yarmouth and Kentville and from Sydney to Halifax being withdrawn. It is also important to point out that services like that are critical to the survival of the main stem of the railway. You cannot expect the transcontinental trains to survive without connections. Those connections are absolutely vital, and they cannot be looked at in a vacuum independent of the rest of the national system.

I would like to urge this committee to use whatever influence it has with the Minister of Transport to try to seek modifications in the minister's plan and in the design and implementation of that plan.

*The Canadian*—a train I am focusing on fairly extensively in this report—has been for many years the most heavily patronized long-distance train in your country, and yet it is targeted for elimination in this plan. I must tell you that I find that incomprehensible. *The Canadian* has declined from 21 cars to 19 cars to 15 cars to 14 cars to 12 cars in the past five years. Yet in each of those years that train has been totally sold out throughout the summer season. That decline in patronage reflected a management strategy by VIA Rail that tried to contain its costs solely by eliminating staff costs, reducing the number of employees on the train rather than trying to garner increased revenue through selective fair increases.

We now see that strategy was extraordinarily foolish on VIA's part, and it has played into the hands of VIA's critics who allege, incorrectly, that there is no market for the transcontinental trains on VIA. I am here to tell you that nothing has limited my company's ability to sell the trains in your country on the transcontinental service except my inability to get space on them.

Now we look at a system in which it is being proposed to go from two transcontinental trains a day west of Winnipeg, averaging roughly 20 cars per day in the summer, to a single train running three days a week with somewhere between 9 and 14 cars. This summer, on average, 20 cars a day were operated on *The Canadian* and the *Supercontinental*, allowing for 7 trains under each train name per week in each direction. That gave you 280 cars per week in the transcontinental service. Next summer the most optimistic projections we can get out of VIA and out of CN show no more than 14 cars on the *Supercontinental*. That is a decline to only 84 cars a week if the train runs only three days a week. Yet the ministry proposes that about 70% of the patronage on the

## [Traduction]

En juillet dernier, nous avons eu le plaisir d'offrir pour la première fois une visite complète des Maritimes dans les trains de VIA Rail. Nous avons vendu toutes les places que nous avions. Nous avons utilisé les services d'autorail de Yarmouth à Halifax, de Halifax à Sydney, et de Moncton à Campbellton, en du Chaleur, de Carleton à Gaspé, et de l'Atlantic Limited, de Moncton à Halifax.

Dans tous les services d'autorail, il est arrivé que nous n'ayons pu obtenir que des places debout, et je dois vous dire que je trouve absolument incroyable que l'on puisse envisager de supprimer un train aussi utilisé que l'autorail entre Yarmouth et Kentville, et entre Sydney et Halifax. Il faut aussi noter que ces services sont essentiels à la survie de la principale partie du réseau. Les trains transcontinentaux ne pourront survivre sans ces correspondances. Ces correspondances sont absolument vitales, et on ne peut les isoler du reste du réseau national.

Je prie instamment le Comité d'user de son influence auprès du ministre des Transports pour faire en sorte que des modifications soient apportées à la structure et à la mise en oeuvre du plan du ministre.

Le Canadien—un train auquel je m'intéresse beaucoup dans mon mémoire—est depuis plusieurs années le train longue distance le plus utilisé dans votre pays, et pourtant, il est également voué à disparaître. Je dois vous dire que cela me dépasse. Au cours des cinq dernières années, le Canadien est passé de 21 wagons à 19, 15, 14 et 12. Pourtant, chaque année, pendant la saison estivale, toutes les places étaient vendues. Ce déclin reflète une stratégie de l'administration de VIA Rail, qui a tenté de réduire ses frais uniquement en éliminant ses frais de personnel, en réduisant le nombre d'employés sur le train, plutôt qu'en essayant de générer des revenus additionnels au moyen de certaines augmentations sélectives.

Nous savons maintenant que cette stratégie était totalement irréflectée, et ces résultats servent bien ceux qui soutiennent, incorrectement, qu'il n'y a pas de marché pour les trains transcontinentaux. Je voudrais vous dire que la seule chose qui m'ait empêché de vendre le service transcontinental, c'est l'impossibilité d'obtenir des places.

On envisage aujourd'hui de passer de deux trains transcontinentaux d'environ 20 wagons en moyenne par jour, au cours de l'été, à un seul train, trois fois par semaine, qui se composerait de neuf à 14 wagons. Cet été, en moyenne, le Canadien et le Supercontinental offraient 20 wagons par jour dans le cadre de leurs services, sept fois par semaine dans chaque direction. Il y avait donc au total 280 wagons par semaine dans le service transcontinental. L'été prochain, selon ce que nous avons pu tirer de VIA et du CN, le mieux que l'on puisse espérer serait au plus 14 wagons sur le Supercontinental. Si le service ne doit être offert que trois jours par semaine, il n'y aura plus que 84 wagons. Pourtant, dans sa proposition, le ministère prétend que le service



## [Text]

transcontinental service will be retained. This is a mathematical impossibility.

• 1205

We will be looking at a situation in which the train that has always been sold out will now be so much more than sold out that all companies like ours will essentially be eliminated from doing anything to assist you in providing services on that train. You will be effectively turning away as much business every day as you are handling. Yet the ministry will be back within a year telling you that VIA has tried to save money by cutting the number of trains and by reducing expenses, and that they failed and must now cut even more services.

Then combine that situation with the ministry's proposal to sell some 200 of VIA Rail's cars and VIA will be placed in a position within a year or so in which, even if this reduced service were to succeed, the company could not possibly capitalize on that success because it will have no spare equipment.

Then combine that with the minister's recent announcement that he intends to sell the Rocky Mountain Daylight service, VIA's only profitable train, while at the same time he is directing VIA to reduce its expenses every year. How can VIA possibly succeed if it cannot cross-subsidize its more deficit-ridden services with profits from the few which do succeed?

Companies like ours that attempt to market VIA Rail have been critically crippled this year by our inability to get any space commitments from VIA Rail for tours next summer. I am not angry with VIA on this point as it can hardly assign space to tour operators like myself until it knows what it is going to run. But no tourist business that expects to sell space in the summer of 1990 is comfortable today if it does not already have its promotional materials out for 1990.

We have almost no promotional material out for 1990 because we have no space commitments whatsoever from VIA. Until we know what days, how many cars, how many rooms and what degree of space we can expect on the train we cannot even pick up the phone and begin to book hotels in the Rockies.

If VIA finally decides in January that it is going to operate 17 cars on a train, the floodgates open and we are suddenly offered more space than we hope to obtain this year. We will be crippled in capitalizing on that because we will be unable to get hotel rooms in the scarce areas in the Rockies where they are in demand, due to the long delay in obtaining the expected space on the train.

We were absolutely assured by VIA as recently as the middle of September that a minimum of two frequencies a week of the Rocky Mountain Daylight service would operate through the Rockies next summer. The one Canadian tour program we put out involved the Rocky

## [Translation]

transcontinental conservera 70 p. 100 de sa clientèle. C'est une impossibilité mathématique.

La situation de ce train, dont toutes les places ont toujours été vendues, deviendra telle que toutes les compagnies comme la nôtre ne pourront plus rien faire pour vous aider à offrir ces services. En réalité, vous allez repousser autant de clients que vous allez en servir. Et pourtant, dans un an, le ministère reviendra à la charge en disant que VIA Rail a tenté d'économiser de l'argent en réduisant le nombre de trains et en coupant dans ses dépenses, qu'elle n'a pas réussi, et qu'il faut maintenant sabrer encore davantage dans les services.

Combinons cela à la proposition du ministère de vendre quelque 200 wagons appartenant à VIA Rail, et dans un an, même si le fait d'offrir ce service réduit devait marcher, VIA ne pourra pas miser sur cette réussite faute d'équipement.

Ajoutons à cela ce que le ministre annonçait dernièrement, à savoir qu'il a l'intention de vendre le service Rocky Mountain Daylight, le seul service rentable de VIA, et ce, tout en ordonnant à la société de réduire ses dépenses chaque année. Comment VIA peut-elle réussir si elle ne peut renflouer des services en difficulté grâce aux bénéfices réalisés ailleurs?

Des sociétés comme la nôtre, qui tentent de commercialiser VIA Rail, ont été durement touchées, cette année, par l'incapacité d'obtenir des places garanties par VIA Rail pour l'été prochain. Je n'en veux pas à VIA Rail. Je comprends qu'elle peut difficilement promettre des places à des gens comme moi avant de savoir si elle offrira le service. Mais toutes les agences de voyages qui veulent vendre des places pour l'été 1990 sont inquiètes aujourd'hui si leur publicité pour 1990 n'est pas encore sortie.

C'est pourtant notre cas, parce que nous n'avons reçu aucun engagement de la part de VIA Rail pour ce qui est des places disponibles. Avant de savoir combien de jours et combien de wagons seront disponibles, combien de chambres et combien de places nous pourrions obtenir dans le train, nous ne pouvons même pas commencer à faire des réservations d'hôtel dans les Rocheuses.

Enfin, si l'on décide en janvier que VIA aura 17 wagons à destination de l'Ouest, ce sera l'avalanche et l'on nous offrira tout à coup davantage de places que ce que nous espérons obtenir cette année. Mais nous ne pourrions pas en profiter parce qu'il nous sera impossible de trouver des chambres d'hôtel dans les régions des Rocheuses en demande, et ce, en raison du long délai pour obtenir des places de train.

Pas plus tard qu'au milieu de septembre, VIA nous avait absolument garanti qu'il y aurait au minimum deux liaisons aller-retour par semaine du Rocky Mountain Daylight dans les Rocheuses l'été prochain. Dans le cadre de notre programme de visite en terre canadienne, nous

[Texte]

Mountain Daylight service in the Rockies. We went to press with our newspaper and published 20,000 copies last month, which were sent to our clientele in the United States, offering two tours based on the Rocky Mountain Daylight. One of those tours is already stillborn as a result of the decision to cancel the second weekly frequency of that train.

The balance of our program involves the transcontinental service or tours to the Maritimes, to Churchill, and in northern Ontario, all of which are trips which have historically always sold out and which cannot even be structured at this point due to the inability of VIA Rail to give us any idea of what it will offer.

We are VIA's business partners and we do not even receive the equivalent of a promotional shell, a blank sheet of paper to promote train service, from VIA. We spend tens of thousands of dollars on behalf of VIA's advertising budget each year without reimbursement. We do not do that out of foolishness; we make money by selling tours on your trains.

The demand for that market is vastly greater than the ministry anticipates or believes, and the tragedy is that for the past five years VIA Rail has embarked upon a policy of constant reduction in the length of its trains and in the capacity of its services while its services have been almost entirely sold out throughout the summer season.

Let me give you an example from what took place this year. VIA Rail has historically made roughly 50% of the sleeping-car capacity on the transcontinental services available to tour operators like us in October or November. Even that was rather late, but it was far better than January or February, as it appears it may be this year. The balance of that space was offered to the public in the early part of the year. Because of VIA's inability to decide how many cars it was going to be able to operate on the train, that public space went on sale later and later each year, but this year it went on sale in early March. Within three days the entire summer sleeping-car capacity of *The Canadian* was completely subscribed for this year. I had passengers wait-listed in October for individual reservations from Vancouver to Toronto for trips in September of the next season who never got on the train because no space ever became available for them.

Despite that, *The Canadian* ran with no more than 12 cars throughout the summer season this year due to VIA's fundamental conviction that the more passengers it carried, the more money it would lose.

If I, as a businessman, put my inventory on sale on March 1 and within three days I was completely sold out, I would get two messages from it. The first message would be that I am not charging enough. I would get that message loud and clear. The second message I would get even louder and clearer would be, for God's sake, get more inventory, you are sitting on a gold mine.

[Traduction]

avons donc inscrit le service du Rocky Mountain Daylight. Le mois dernier, nous avons envoyé 20,000 copies de notre journal à notre clientèle aux États-Unis, dans lequel nous offrions des forfaits basés sur le Rocky Mountain Daylight. L'un de ces voyages est déjà annulé à la suite de la décision d'éliminer le deuxième aller-retour de ce train.

Le reste de notre voyage est constitué de visites dans les Maritimes, à Churchill et dans le nord de l'Ontario, des voyages qui se sont toujours bien vendus et qu'il nous est encore impossible d'organiser parce que VIA Rail ne peut pas nous donner une idée quelconque de ce qu'elle offrira.

Nous sommes des partenaires commerciaux de VIA Rail, et nous faisons la promotion des services qu'elle offre. Nous ne demandons absolument rien en retour. Nous dépensons des dizaines de milliers de dollars en publicité chaque année pour VIA Rail, et nous ne demandons pas d'être remboursés. Mais nous ne sommes pas stupides dans l'affaire; nous gagnons de l'argent en vendant des voyages dans vos trains.

Quoi qu'en dise le ministère, la demande est plus importante qu'on le croit, et le plus tragique, c'est qu'au cours des cinq dernières années, VIA Rail s'est embarquée dans une politique de réduction constante de la longueur de ses trains et de la capacité de ses services, alors même que presque toutes les places étaient vendues pendant la saison estivale.

Permettez-moi de vous raconter un peu ce qui s'est passé cette année. VIA Rail a toujours offert environ 50 p. 100 de la capacité des wagons-lits des services transcontinentaux aux agences comme la mienne en octobre ou novembre. C'était assez tard, mais c'était beaucoup mieux qu'en janvier ou en février, comme il semble que ce sera le cas cette année. Les places disponibles sont tout d'abord offertes au public au début de l'année. Comme VIA ne savait pas combien de wagons elle aurait, ces places étaient offertes au public de plus en plus tard chaque année, mais cette année, elles ont été mises en vente au début de mars. En l'espace de trois jours, toutes les places des wagons-lits du Canadien étaient vendues pour l'année. En octobre, j'avais une liste d'attente des gens qui avaient réservé des places de Vancouver à Toronto pour septembre de la saison suivante, et qui n'ont jamais pu prendre le train parce qu'aucune place ne s'est libérée.

Malgré cela, *Le Canadien* n'a jamais dépassé 12 wagons pendant tout l'été, cette année, en raison de la conviction de VIA selon laquelle plus elle transporte de voyageurs, plus elle perd d'argent.

En tant qu'homme d'affaires, si je commençais à vendre un article le 1<sup>er</sup> mars, et que trois jours plus tard, tout mon stock était épuisé, j'en tirerais deux conclusions. Tout d'abord, que je ne demande pas assez cher pour mon produit. Cela ne m'échapperait sûrement pas. Le deuxième message, qui m'échapperait encore moins, serait que je dois augmenter mes stocks, puisque je serais à toutes fins utiles assis sur une mine d'or.



[Text]

[Translation]

• 1210

But neither has happened, and now we are confronted with a situation in which the transport ministry has effectively crippled VIA, fundamentally by directing the company to sell off its spare equipment, by holding its consists down to a level less than 40% of what it had this year, and then by telling the company to operate economically. It will be practically impossible for VIA to perform economically in this context.

There are even further problems, at least as we have currently had it described to us. For example, the *Supercontinental* will not connect on the same day at Winnipeg with the Hudson's Bay train. Passengers will be asked to lay over one to two days in Winnipeg. Somewhat earlier this month we were told by one source in VIA that the *Skeena* was going to misconnect at Jasper to the *Supercontinental* eastbound. That has apparently been corrected. But how can the company possibly expect to generate any patronage over long distances if passengers are asked to lay over as much two days en route before they can continue on their trips?

Then we come to the matter of remote services. I understand and support fully the need in your country to provide services to remote regions. But I question whether or not you need four trains a week into Churchill and none into Regina and Calgary, and I suggest that when the Minister of Transport protected the Wabowden to Churchill route, he was indulging in a map exercise without noticing that Wabowden to Churchill was simply an additional frequency on the Winnipeg-Churchill line. The Wabowden-Churchill train is nothing but a 1918 combine car tacked on the back of the CN freight train, but because VIA Rail provides that combine car, the freight train service, which is actually the weekly freight to Churchill in the winter, is charged to VIA Rail. The mixed train from The Pas to Lynn Lake is in a similar analogous situation.

We then get the routing decisions on the new transcontinental service. The ability to offer people a circle to go one way and return another is critical to the marketability of transcontinental trains. Moreover, it is also critical to the marketing of any transportation service that you send the service where the people are. Why, then, does the new *Transcontinental* miss Thunder Bay and serve Sudbury only from a tiny station some eight to nine miles east of town, and run through the middle of nowhere on the Canadian National, missing the magnificent scenery on the north shore of Lake Superior?

I submit it does so because the new VIA is in fact the CN, and by sending the train over the CN, the CN's revenue from VIA is maximized.

Mais rien de cela ne s'est produit, et maintenant, nous nous retrouvons dans une situation où le ministère des Transports a affaibli VIA Rail, fondamentalement en ordonnant à la société de vendre son excédent de matériel, de maintenir la composition de ses rames de wagons à moins de 40 p. 100 de ce qu'elle était cette année, et de fonctionner d'une manière rentable. Dans un tel contexte, ce sera pratiquement impossible pour VIA Rail.

Si l'on se fie à ce qu'on nous a dit, il y aura aussi d'autres problèmes. Par exemple, la correspondance entre le *Supercontinental* et le train de la baie d'Hudson ne se fera le même jour à Winnipeg. On demandera aux voyageurs de passer un ou deux jours à Winnipeg. Plus tôt, au début du mois, quelqu'un de VIA Rail nous a dit que la correspondance entre le *Skeena* et le *Supercontinental* ne se ferait pas à Jasper. On a apparemment corrigé cette situation. Mais comment la société peut-elle espérer attirer de nouveaux clients vers ces services longue distance si l'on demande aux voyageurs d'attendre deux jours dans un endroit avant de poursuivre leur voyage?

Vient ensuite la question des services dans les régions éloignées. Je comprends tout à fait le besoin d'offrir dans votre pays des services dans les régions éloignées. Mais je me demande si vous avez besoin de quatre départs par semaine à destination de Churchill, et aucun à destination de Regina et Calgary, et lorsque le ministre des Transports s'est engagé à protéger la liaison entre Wabowden et Churchill, j'ai l'impression qu'il n'a pas remarqué qu'il s'agissait là tout simplement d'un départ additionnel sur la ligne Winnipeg-Churchill. Le train qui fait la navette entre Wabowden et Churchill n'est ni plus ni moins qu'un wagon de 1918 attaché à la queue du train de marchandises du CN, mais puisque c'est VIA Rail qui fournit le wagon en question, le service de trains de marchandises qui est en réalité le service hebdomadaire à destination de Churchill pendant l'hiver, est imputé à VIA Rail. Le train de Le Pas à Lynn Lake est dans le même cas.

Parlons maintenant des décisions relatives aux liaisons du nouveau transcontinental. La capacité d'offrir aux voyageurs la possibilité d'emprunter un itinéraire dans un sens et un autre au retour est critique pour la commercialisation des trains transcontinentaux. En outre, il est aussi critique pour la commercialisation de tout service de transport d'offrir le service là où sont les gens. Pourquoi, alors, le nouveau *Transcontinental* n'est-il pas offert à Thunder Bay, et pourquoi ne dessert-il Sudbury qu'au moyen d'une petite gare située à quelque huit à neuf milles à l'est de la ville? Pourquoi le fait-on passer au milieu de nulle part sur les voies du Canadien national, en manquant ainsi les beautés qu'offre le paysage de la rive nord du Lac Supérieur?

Je répondrai que c'est parce que la nouvelle société VIA Rail est en réalité le CN, et qu'en faisant circuler le train sur les voies du CN, on maximise les revenus que tire le CN de VIA.

[Texte]

If you go to the four-night-out pattern of service that VIA is proposing to operate coast to coast, the rail-liner from White River to Sudbury could be eliminated entirely and that service provided by the tri-weekly *Transcontinental* and those rail-liners assigned to providing a once to twice-weekly service to the camps outside of Winnipeg, and providing that service at an hour of the day when the people at those camps might want to go there.

If you go to the four-night-out frequency that is being proposed, while the *Supercontinental* will replace the fishermen's train from Winnipeg to Capreol, it will do so at impossible hours in the middle of the night, serving the Minnekai Lodge, for example, at 3 a.m., and I question whether anyone will use that service to those points at those hours.

Gentlemen, you are looking at a situation in which the proposal, whatever its objective merits, has been set up to fail, and I tell you this with great reluctance. I am an American. You are granting me a great courtesy in allowing me to address your committee, but I tell you that it will be desperately difficult for anyone like me to assist you.

My company is probably the smallest, not the largest, of VIA Rail tour operators. In contrast with Atout Tours, we moved some 200 passenger this year on VIA Rail. We could have moved 400 based on the number of people we had wait-listed and could not accommodate, but we moved 200. Atout Tours moves that many in 10 days in the summer.

The Jasper tourist community estimated that it lost \$10 million in revenue between 1981 and 1984 when the *Supercontinental* was withdrawn. You cannot even imagine the economic devastation which will be wrought on the Rockies, on the Maritimes by the loss of the VIA Rail services which are being withdrawn, and the short-term services which the government projects in terms of savings by the reduction of staff costs or station operation costs will be vastly exceeded by the tourist losses which will follow.

The VIA Rail report, which I just read a few moments ago for the first time, alleges that only 20% of the tourism revenue that is derived from VIA will be lost. I can tell you that is a wildly optimistic projection. At least in respect to my customers, they have options in the world as to where they can go. They come to your magnificent country because of its incredible beauty, because of its cultural diversity, because of its magnificence, but they also come because here they can still experience travel in comfort and style, which they cannot experience everywhere else. But there are some places where they can.

• 1215

They can experience that same pleasure, for example, on Amtrak's *Empire Builder* to Glacier National Park in the U.S. Rockies. And if the *Empire Builder* is operating

[Traduction]

Si l'on décide d'offrir le service que VIA propose d'un océan à l'autre, on pourrait supprimer complètement l'autorail entre White River et Sudbury et assurer ce service grâce au Transcontinental trois fois par semaine, et aux autorails destinés à offrir le service une ou deux fois par semaine vers les chalets situés à l'extérieur de Winnipeg, et l'offrir à une heure qui serait acceptable pour les voyageurs.

Si l'on adopte la fréquence proposée, le Supercontinental remplacera le train des pêcheurs de Winnipeg à Capreol, mais ce sera à des heures impossibles au milieu de la nuit, pour des destinations comme Minnekai Lodge, par exemple, à 3 heures du matin, et je me demande s'il y aura des gens pour utiliser ce service à de telles heures à ces endroits.

Messieurs, cette proposition est vouée à l'échec, et j'hésite beaucoup à vous le dire. Je suis Américain. Vous me faites la gentillesse de me permettre de m'adresser à votre Comité, mais il sera extrêmement difficile pour quelqu'un comme moi de vous aider.

Ma compagnie est probablement la plus petite agence qui utilise les services de VIA Rail. Comparativement à Atout Tours, nous avons incité 200 clients à prendre les trains de VIA Rail cette année. Toutefois, d'après la liste d'attente que nous avions, il aurait pu y en avoir 400, mais nous avons dû nous limiter à 200. C'est la clientèle d'Atout Tours en 10 jours au cours de l'été.

Le secteur du tourisme de Jasper estime avoir perdu 10 millions de dollars de revenus entre 1981 et 1984, date du retrait du service du Supercontinental. Vous ne pouvez même pas vous représenter le bouleversement économique que provoquera dans les Rocheuses et dans les Maritimes la disparition des services de VIA Rail que l'on propose. Les pertes de revenus sur le plan touristique dépasseront de beaucoup les économies qu'aura permis de réaliser la réduction du personnel ou la réduction des coûts de fonctionnement des gares.

Dans le rapport de VIA Rail, que je viens tout juste de lire pour la première fois il y a quelques minutes, on dit que la société ne perdra que 20 p. 100 des revenus qu'elle tire du tourisme. Je peux vous dire que c'est une prévision on ne peu plus optimiste. Toutefois, mes clients ont d'autres possibilités quant aux destinations qui s'offrent à eux. S'ils viennent dans votre magnifique pays, c'est pour son incroyable beauté, sa diversité culturelle et sa magnificence, mais ils y viennent aussi parce qu'ils peuvent encore y voyager confortablement, ce qui n'est pas le cas partout. Il y a toutefois encore quelques endroits où c'est possible.

Ils peuvent encore éprouver le même plaisir, par exemple, en voyageant sur l'*Empire Builder* d'Amtrak à destination du Glacier National Park dans les Rocheuses



[Text]

and *The Canadian* is not, I can assure you they will go to Glacier, they will not go to Banff. Again, my clientele is the smallest, not the largest, of the companies involved in trying to sell services on Canadian trains.

At a minimum, I urge you to plead with, to direct, to influence in whatever fashion this committee has the authority to do, the Minister of Transport to reinstate the rail-liner services from Yarmouth and Halifax into Sydney and *The Canadian* at a minimum four times per week, thus preserving at least one daily train at Toronto, Winnipeg, and Vancouver. You need to do those things, at a minimum, merely to retain the marketability of rail service at all in Canada.

Critical to whether or not you even succeed in that function, the railway must run the cars to meet the traffic on offer, or else the complete failure of the new plan is a foregone conclusion. We will be back here next year discussing the fact that, sadly, 70% of the traffic on the transcontinental train was lost. But I will be back telling you that I could not on even a single date get space for even one 40-passenger tour on a train carrying as few as nine cars across your country. If VIA Rail does not run a minimum of 19 to 20 cars a day on the transcontinental service it cannot possibly hope to retain anything remotely approximating even 50% of its present traffic; and it cannot possibly expect to recoup any of the expenses of a three-times-weekly service with the tiny train the department is projecting.

To operate a full-service train, you must retain VIA Rail's car fleet, even if much of it is moth-balled. That is fine. It can be pulled out of moth-balls later. For the past three years some 50 of the so-called green series sleeping cars of CN were largely moth-balled. But now that the CP equipment is going through rebuilding in Montreal those cars are back in service, and the trains have at least been able to retain 12 to 14 cars this year.

But if those minimum things are not done, if the restructured service, regardless of how many trains are run on it, is not allowed at least to run the cars to meet the traffic that is on offer, it will fail, and it will fail utterly.

I appreciate your courtesy in inviting me. I thank you for your kindness. I would be the first person to say my ox is being gored. But I tell you also that our clients now have choices in the world. They will come here because Canada is something special and because the trains are here. If the trains are gone, they will go elsewhere, and a higher price will be paid than the Government of Canada anticipates for this very sad decision.

**The Chairman:** Mr. Fowler, I think some of the audible response indicates the penetration of your message. I must say, you may be an American visiting us north of the 49th, but your knowledge of our route

[Translation]

américaines. Et si l'\*Empire Builder roule, mais pas le Canadien, je peux vous assurer qu'ils iront au *Glacier National Park* et pas à Banff. Je répète que mon agence est la plus petite qui essaie de vendre des services de trains canadiens.

Je vous incite fortement, au minimum, à faire tout votre possible, tout ce qui est en votre pouvoir, pour inciter le ministre des Transports à remettre en vigueur les services d'autorail de Yarmouth et Halifax à Sydney, et le Canadien au moins quatre fois par semaine, en conservant ainsi au moins un train quotidien à destination de Toronto, de Winnipeg et de Vancouver. C'est au minimum ce que vous devez faire pour que le service de transport ferroviaire puisse continuer d'être commercialisé au Canada.

Mais pour que cela réussisse, il faut que VIA Rail ait suffisamment de wagons en service pour satisfaire la demande, sans quoi le nouveau plan est voué à l'échec. Nous reviendrons l'année prochaine pour discuter du fait que l'on a malheureusement perdu 70 p. 100 de la clientèle du train transcontinental. Mais je reviendrai pour vous dire que je n'ai même pas pu obtenir suffisamment de places pour 40 voyageurs sur un train qui était composé de seulement neuf wagons. Si VIA Rail n'offre pas un minimum de 19 à 20 wagons par jour dans le cadre de son service transcontinental, elle ne peut même pas espérer retenir ne serait-ce que 50 p. 100 de sa clientèle actuelle; et elle ne peut espérer rentabiliser un service de trois départs par semaine avec le train réduit que prévoit le ministère.

Pour être en mesure d'offrir un service complet, vous devez conserver le parc de wagons de VIA Rail, même s'il est en grande partie inactif. C'est très bien. On pourra le remettre en service plus tard. Au cours des trois dernières années, le CN a retiré de la circulation 50 de ses wagons-lit de la série verte. Mais maintenant que le matériel du CP est en réfection à Montréal, ces wagons sont remis en service, et les trains ont pu conserver au moins de 12 à 14 wagons cette année.

Mais si l'on ne respecte pas ces conditions, au minimum, si, dans le cadre du service restructuré, quel que soit le nombre de trains, on ne fait pas au moins en sorte de mettre en service autant de wagons qu'il en faut pour satisfaire la demande, l'entreprise est vouée à un échec retentissant.

Je vous remercie de la courtoisie dont vous avez fait preuve en m'invitant. Je vous remercie aussi de votre gentillesse. On est en train de m'enlever mon gagne-pain. Mais je vous dirai aussi que nos clients ont d'autre choix de destination dans le monde. Ils viennent ici parce que le Canada a quelque chose de spécial, et parce qu'il y a des trains. Le jour où les trains ne rouleront plus au Canada, ils iront ailleurs, et le prix de cette très triste décision sera plus élevé que ne le pense le gouvernement du Canada.

**Le président:** Monsieur Fowler, je pense que les réactions indiquent que votre message a porté. Vous êtes peut-être Américain, mais je dois dire que votre connaissance de notre réseau ferroviaire et de certains de

## [Texte]

system and rail system and some of the points in between was quite a revelation to this person. We should have had you in some of the boardrooms of VIA when some of these routes were being discussed. I want to thank you very much.

**Mr. Angus:** Mr. Fowler, you were as impressive today as you were in the conference in Saint John, New Brunswick, when you spoke to us back in September. Just your passion alone, let alone your knowledge of our system, I think bodes well.

I just want to double-check something. You ran through the length of trains we have gone from in five years. Can you give those to me again? You start at 21 cars, down to 19—

**Mr. Fowler:** The precise consists of *The Canadian* have varied because the train has always carried more equipment west of Calgary than east of Calgary. The peak consist in the last 10 years has been 21 cars; but that was only occasional. Normally, roughly until 1984-85, some 19 cars were assigned. At that point the train was shortened, in part because of the reinstatement of the *Supercontinental*. So many cars had been foolishly sold in 1981 that VIA was crippled to operate both a daily *Supercontinental* and a daily *Canadian*. But even after that, *the Canadian* has declined from 17 cars from Calgary to Vancouver to 15, to 14; and east of Calgary down this year to only 12 in the summer and 9 last winter. On top of that there were, however, additional cars on the *Supercontinental*.

I am suggesting to you that on average twenty cars a day were provided this summer. Typically, out of Winnipeg this summer, the *Supercontinental* carried, for example, three sleepers, three coaches, and one diner-lounge car. But west of Jasper at least three days a week it carried another two sleepers, another two coaches, and another diner lounge. So some days it was as big as eleven days, other days it was as small as seven. I am simply suggesting that on average roughly twenty cars were operated. Actually, on Sundays considerably more than twenty cars were available this summer.

• 1220

For future, I have been told two things from my sources in VIA for next year. One is a projection of an off-season consist on the transcontinental service of nine cars. That same source says that is all that will be run in the summer as well. If that is the case, it is a total catastrophe. My marketing people in VIA say, no, they will go up to fourteen in the summer, but they have been running fourteen in the summer now on a seven-day-a-week *Canadian* and another seven on the *Supercontinental*. If you try to go to fourteen on only three days a week, it simply will not work. The math is not there, not if you intend to retain even 50% of the patronage.

## [Traduction]

ses aspects connexes est une véritable révélation pour moi. Il aurait fallu que vous soyez là dans les salles de réunion de VIA quand on a discuté de certains de ces itinéraires. Je vous remercie énormément.

**M. Angus:** Monsieur Fowler, vous m'avez autant impressionné aujourd'hui qu'à la conférence de St-Jean, au Nouveau-Brunswick, quand vous nous avez adressé la parole en septembre. La passion qui vous anime, sans compter votre connaissance de notre réseau, est de bon augure.

Je veux vérifier quelque chose. Vous avez fait allusion à la longueur des trains au cours des cinq dernières années. Pourriez-vous répéter ce que vous avez dit? Au début, il y avait 21 wagons, puis 19—

**M. Fowler:** La composition du Canadien a beaucoup varié parce que le train a toujours comporté davantage de wagons vers l'ouest de Calgary que vers l'est. Au cours des 10 dernières années, la plus longue rame a été de 21 wagons, mais cela n'a été qu'occasionnel. Normalement, jusqu'en 1984-1985, le Canadien était composé de 19 wagons. Cette année-là, on a raccourci le train, en partie en raison de la remise en service du *Supercontinental*. On avait tellement vendu de wagons sans réfléchir en 1981 que VIA devait offrir quotidiennement le service du *Supercontinental* et le service du Canadien. Mais même par la suite, le Canadien est encore passé de 17 wagons, entre Calgary et Vancouver, à 15, puis à 14; et à l'est de Calgary, cette année, il n'y a plus que 12 wagons pendant l'été, et l'hiver dernier, il y en avait neuf. On a toutefois ajouté des wagons au *Supercontinental*.

Je dirais qu'en moyenne, cet été, 20 wagons par jour étaient offerts. Partant de Winnipeg, cet été, le *Supercontinental* était composé, par exemple, de trois wagons-lit, trois wagons réguliers et un wagon-restaurant. Mais à l'ouest de Jasper, pendant au moins trois jours par semaine, il tirait en plus deux autres wagons-lit, deux autres wagons réguliers et un autre wagon-restaurant. Il comportait donc parfois 11 wagons, et parfois sept. Je dis tout simplement qu'il y avait en moyenne environ 20 wagons. En réalité, les dimanches, il y en avait même beaucoup plus que cela au cours de l'été.

Pour l'année prochaine, j'ai appris deux choses de mes sources d'information chez VIA. Il semblerait que l'on prévoie que le service transcontinental sera composé de neuf wagons pendant la saison morte. Cette même source me dit aussi qu'il n'y aura pas davantage de wagons pendant l'été. Si c'est vrai, c'est une véritable catastrophe. Les représentants du marketing chez VIA me disent que non, il y aura 14 wagons pendant l'été, mais c'est le nombre de wagons qu'il y avait au cours de l'été pour le Canadien, pendant sept jours, et sept autres wagons pour le *Supercontinental*. Si l'on veut diminuer à 14 wagons pendant seulement trois jours par semaine, cela ne marchera tout simplement pas. C'est mathématiquement



[Text]

**Mr. Angus:** Mr. Fowler, you mentioned the Rocky Mountaineer and that you had been told they were going to do it twice a week. Is it realistically possible that the Rocky Mountaineer could operate seven days a week and make money?

**Mr. Fowler:** I think it absolutely could operate seven days a week, and I think it would be a successful service seven days a week, at least in the period from June to September. I think VIA ought to run it that much.

I am strongly opposed to VIA's divesting itself of that service, in part because as a business person I prefer to deal with the railway, which I view as an objective partner, as opposed to, for example, dealing with West Tours or Princess Tours, which are clearly competitors. I do not like to purchase space from a competitor to operate my own tour. But I also would prefer to see VIA retain that service because it strikes me that, if that is even close to being a profitable service—and I firmly believe it is—VIA cannot possibly succeed in providing essential transportation services that will lose money, such as the Churchill train, if it cannot be allowed to cross-subsidize those services with those few runs it has that do make a profit.

**Mr. Angus:** You just said something about not seeing VIA as a competitor. Does that mean you do not see VIA aggressively marketing on tours?

**Mr. Fowler:** No, I see VIA as a business partner. Historically VIA Rail has operated an in-house tour program, but that in-house tour program has been primarily what we in the travel business call a go-any-day product, which means basically that VIA had negotiated rates with hotels and if you wanted to go across the country VIA would sell you good rates on hotels. But it basically simply sold space out of its regular availability. It gave companies like ours substantial percentages of its first-class space, which we had to release back to VIA or pay for, by the way. It was not just a matter of giving us that space and letting us do with it as we wished. Sixty days prior to departure we have to return anything we have not sold, and if we do not return it, we pay for it.

In past years we could charter a sleeping car from VIA much like chartering a bus. We had to guarantee to pay for every berth in that sleeper, but it was our car. For the past two years we have not been able to get a car under those circumstances under any conditions. We had to sell into the space that was on the train, and we did, and we could have sold vastly more.

**Mr. Angus:** Mr. Fowler, I appreciate your taking the time to help us.

**Mr. Dionne:** I want to thank Mr. Fowler for coming and giving us that presentation. I also heard him in Saint John. He was impressive then, but he was even more impressive today. I would like to ask you, Mr. Chairman,

[Translation]

impossible, même si l'on veut conserver ne serait-ce que 50 p. 100 de la clientèle.

**M. Angus:** Monsieur Fowler, vous avez fait allusion au *Rocky Mountaineer*, dont on vous aurait dit que le service serait offert deux fois par semaine. Le *Rocky Mountaineer* pourrait-il fonctionner sept jours par semaine et être rentable?

**M. Fowler:** Oui, absolument, et je pense qu'il pourrait l'être sept jours par semaine, au moins pendant la période de juin à septembre. Je pense que c'est ce que VIA devrait faire.

Je tiens absolument à ce que VIA continue d'offrir ce service, en partie parce qu'en tant qu'entrepreneur, j'aime mieux faire affaire avec VIA, que je considère comme un partenaire objectif, qu'avec West Tours ou Princess Tours, par exemple, qui sont clairement des concurrents. Je n'aime pas acheter des places d'un concurrent. Mais je préférerais aussi que VIA continue d'offrir ce service, parce que s'il est presque rentable—et je suis fermement convaincu qu'il l'est—VIA ne peut pas offrir des services de transport essentiel qui coûtent de l'argent, comme le train à destination de Churchill, s'il lui est impossible de subventionner ce service grâce aux profits réalisés par ceux qui sont rentables.

**M. Angus:** Vous venez tout juste de dire que vous ne considérez pas VIA comme un concurrent. Cela veut-il dire que vous ne voyez pas VIA commercialiser des voyages à forfait?

**M. Fowler:** Non, je conçois plutôt VIA comme un partenaire commercial. VIA Rail a toujours offert certains voyages organisés, mais il s'agit surtout de tarifs avantageux que VIA Rail a négociés avec des hôtels dans tout le pays. Fondamentalement, VIA vend tout simplement des places régulières. Elle accorde à des compagnies comme la nôtre une partie importante de ses places de première classe, que nous devons remettre à VIA ou payer, soit dit en passant. VIA ne nous fait pas de cadeau. Il y a des conditions à respecter. Soixante jours avant le départ, nous devons rendre tout ce que nous n'avons pas vendu, sans quoi, il nous faut payer.

Auparavant, nous pouvions louer un wagon-lit de VIA Rail un peu comme on loue un autobus. Nous devions garantir le paiement de la location de chaque lit dans ce wagon, mais il nous appartenait. Au cours des deux dernières années, nous n'avons pas pu obtenir de wagon selon les mêmes conditions. Nous devions vendre les places disponibles dans le train, ce que nous avons fait, et nous aurions pu en vendre beaucoup plus.

**M. Angus:** Monsieur Fowler, je vous remercie du temps que vous nous avez consacré.

**M. Dionne:** Monsieur Fowler, je vous remercie, moi aussi, d'être venu nous rencontrer pour nous présenter cet exposé. Je vous ai aussi entendu à St-Jean. Vous m'avez étonné, ce jour-là, mais pas autant qu'aujourd'hui.

[Texte]

to make sure all members of Cabinet get a transcript of his remarks.

**The Chairman:** Mr. Fowler, I did not see you in Saint John and I did not know you until you got hold of the clerk, and the clerk said that this was a very articulate individual who seemed to know what he was talking about. I must say, having listened to you here this morning, you certainly are articulate and, as I said earlier, seem to know very definitely about. . .

Mr. Angus mentioned the tourist service of VIA. I have heard very dubious tales about how effective that was in marketing, but that is coming late in the day. Hopefully we may have another time. We are not running the railway and we are not really running VIA's operations, although we have certainly heard complaints about that.

I understand from the clerk that you drove up from Vermont today at your—

**Mr. Fowler:** I drove to Montreal and then took VIA Rail from Montreal.

**The Chairman:** Good for you. You came all the way from Vermont to take the time and effort to give us your presentation. As I say, it was brand-new to me; I did not get the to Saint John conference. I appreciate very much your taking the time. You gave a very human perspective in a practical way. Perhaps if we had heard you earlier, we could have cross-examined other witnesses about the existing route structure.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to comment that it was really nice to hear a witness expound about sound business practices. I wish the minister and the ignoramuses in the department knew what they were talking about, compared to this gentleman.

• 1225

**The Chairman:** Mr. Fowler, you certainly knew what you were talking about. I want to thank you for coming.

This committee stands adjourned. At 3.30 p.m. we are in camera.

[Traduction]

Monsieur le président, je souhaiterais que tous les membres du Cabinet reçoivent la transcription de son témoignage.

**Le président:** Monsieur Fowler, je n'ai pas assisté à votre conférence à St-Jean, et je ne vous connaissais pas avant que vous communiquiez avec le greffier. Il m'a dit que vous étiez une personne à l'esprit clair qui semblait savoir de quoi elle parlait. Après vous avoir écouté ce matin, je dois reconnaître qu'il avait raison et que vous savez, en effet, de quoi vous parlez. . .

Monsieur Angus a fait allusion au service touristique de VIA. J'ai entendu des histoires plutôt douteuses au sujet de l'efficacité de la commercialisation de ce service, mais il est un peu tard pour en discuter aujourd'hui. Nous aurons peut-être l'occasion de nous revoir, espérons-le. Ce n'est pas nous qui dirigeons vraiment les opérations de VIA, malgré les plaintes que nous avons reçues à ce sujet.

Le greffier m'a dit que vous êtes venu en automobile du Vermont, aujourd'hui, pour nous rencontrer. . .

**M. Fowler:** Je me suis rendu à Montréal en automobile, et j'ai ensuite pris le train—VIA Rail—à Montréal.

**Le président:** Très bien. Vous êtes venu d'aussi loin que le Vermont pour nous présenter votre exposé. C'était tout nouveau pour moi, n'ayant pas assisté à la conférence à St-Jean. Je vous remercie du temps que vous nous avez accordé. Vous avez examiné la question d'un point de vue très humain. Si nous vous avions reçu plus tôt, nous aurions peut-être pu interroger d'autres témoins au sujet de la structure actuelle du réseau.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais dire que c'était vraiment bien d'entendre un témoin s'exprimer au sujet de saines pratiques commerciales. Je voudrais bien que le ministre et les ignares du ministère sachent autant que ce monsieur de quoi ils parlent.

**Le président:** Monsieur Fowler, votre compétence en la matière est indubitable. Je vous remercie d'être venu nous rencontrer.

La séance est levée. À 15h30, nous reprendrons à huis clos.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Québec-Windsor Corridor Mayors:*

Jean Pelletier, Mayor of Québec City;  
Gilles Beaudoin, Mayor of Trois-Rivières;  
Jean Doré, Mayor of Montréal;  
Jim Durrell, Mayor of Ottawa;  
Art Eggleton, Mayor of Toronto;  
Howard Levine, Councillor, City of Toronto;  
Tom Gosnell, Mayor of London;  
John Millson, Mayor of Windsor;  
George Ferguson, President, Federation of Canadian Municipalities;  
Hazel McCallion, Mayor of Mississauga.

*From the National Association of Railroad Passengers (U.S.):*

Ross Capon, Executive Director.

*From Rail Travel Centre:*

Carl Fowler, General Manager.

#### TÉMOINS

*Des Maires du corridor Québec-Windsor:*

Jean Pelletier, maire de Québec;  
Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières;  
Jean Doré, maire de Montréal;  
Jim Durrell, maire d'Ottawa;  
Art Eggleton, maire de Toronto;  
Howard Levine, conseiller, Ville de Toronto;  
Tom Gosnell, maire de London;  
John Millson, maire de Windsor;  
George Ferguson, président, Fédération canadienne des municipalités;  
Hazel McCallion, maire de Mississauga.

*Du National Association of Railroad Passengers (É.-U.):*

Ross Capon, directeur exécutif.

*De Rail Travel Centre:*

Carl Fowler, directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Tuesday, November 7, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 28

Le mardi 7 novembre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transport

# Transports

## RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service

## CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des passagers.

## WITNESSES:

(See back cover)

## TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 7, 1989

(33)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Réginald Bélair for Joe Comuzzi, David Bjornson for Darryl Gray, Joe Fontana for Stan Keyes, Girve Fretz and Ken Monteith for Harry Chadwick.

*Other Members present:* Ross Belsher, Bill Casey, André Ouellet.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Québec-Windsor Corridor Mayors:* Jean Pelletier, Mayor of Québec City; Gilles Beaudoin, Mayor of Trois-Rivières; Jean Doré, Mayor of Montréal; Jim Durrell, Mayor of Ottawa; Art Eggleton, Mayor of Toronto; Howard Levine, Councillor, City of Toronto; Tom Gosnell, Mayor of London; John Millson, Mayor of Windsor; George Ferguson, President, Federation of Canadian Municipalities; Hazel McCallion, Mayor of Mississauga. *From the National Association of Railroad Passengers (U.S.):* Ross Capon, Executive Director. *From Rail Travel Centre:* Carl Fowler, General Manager.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 11:30 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:34 o'clock a.m., the sitting resumed.

The witnesses continued to make statements and answer questions.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

## AFTERNOON SITTING

(34)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 3:36 o'clock p.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 7 NOVEMBRE 1989

(33)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Réginald Bélair remplace Joe Comuzzi; David Bjornson remplace Darryl Gray; Joe Fontana remplace Stan Keyes; et Girve Fretz et Ken Monteith remplacent Harry Chadwick.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Bill Casey et André Ouellet.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Des Maires du corridor Québec-Windsor:* Jean Pelletier, maire de Québec; Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières; Jean Doré, maire de Montréal; Jim Durrell, maire d'Ottawa; Art Eggleton, maire de Toronto; Howard Levine, conseiller, Ville de Toronto; Tom Gosnell, maire de London; John Millson, maire de Windsor; George Ferguson, président, Fédération canadienne des municipalités; Hazel McCallion, maire de Mississauga. *De la National Association of Railroad Passengers (É.-U.):* Ross Capon, directeur exécutif. *Du Rail Travel Centre:* Carl Fowler, directeur général.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 11 h 30, la séance est suspendue.

À 11 h 34, la séance reprend.

Les témoins continuent de faire des exposés et de répondre aux questions.

À 12 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à 15 h 30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(34)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 15 h 36, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).



*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Réginald Bélair for Joe Comuzzi, Joe Fontana for Stan Keyes, François Gérin for Ken Atkinson, Barbara Greene for Darryl Gray, Walter Van de Walle for Arnold Malone, Dave Worthy for Harry Chadwick.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (*See Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The Committee commenced consideration of a Draft Report.

It is agreed,—That pursuant to Standing Order 109, the Committee request a comprehensive response from the Government.

It is agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the Draft Report to the House.

It is agreed,—That the Draft Report be concurred in.

*Ordered,*—That the Chairman present the Report to the House.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
Clerk of the Committee

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Réginald Bélair remplace Joe Comuzzi; Joe Fontana remplace Stan Keyes; François Gérin remplace Ken Atkinson; Barbara Greene remplace Darryl Gray; Walter Van de Walle remplace Arnold Malone; et Dave Worthy remplace Harry Chadwick.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Le Comité étudie une ébauche de rapport.

Il est convenu,—Que conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de lui fournir une réponse globale.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à faire apporter au besoin des changements typographiques et de rédaction qui peuvent, sans modifier le sens de l'ébauche du rapport à la Chambre.

Il est convenu que l'ébauche du rapport soit adoptée.

*Il est ordonné,*—Que le président soumette le rapport à la Chambre.

À 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Marc Bosc

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, November 7, 1989

• 0929

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. As we have a lot of very interesting witnesses here today, I think we should try to maintain our schedule, and that is to get started at 9.30 a.m. Other members will come in—I know they are still travelling—but we have the spokespersons for all parties here, and I know our witnesses at the other end of the table are used to holding meetings when sometimes they are looking for quorums and members who are otherwise engaged from time to time.

• 0930

I would like to welcome you all to the Railway Committee Room, which has a lot of history to it. Of course we traditionally hold our meetings here, and I am very glad we are able to have this room today to meet this august delegation of mayors from the corridor area of Canada and the very heavily urbanized area of Canada.

We have many mayors here. I see His Worship the Mayor of Ottawa here with the Mayors of Montreal, Toronto, and other places. Whoever is the chairperson of your group, I wonder if you could introduce those mayors with you. We have a brief that has been circulated, and I gather you are going to go over that and throw it open to others so we can get into questions and answers. As in your council meetings from time to time, we want to hear you, but we want to hear you within a certain timeframe if we can.

With no further ado, Mayor Durrell, I welcome you and your associates.

**His Worship Mayor Jim Durrell (City of Ottawa):** Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure for me. Our format will basically be one of Mayor Doré from Montreal giving a national perspective *en français* and then Mayor Eggleton from Toronto doing somewhat the same, but in a little different context, in English. We will then be asking each of the mayors to give a short presentation on their particular cities and the impact on the corridor.

We have Mayor Gilles Beaudoin from Trois Rivières; George Ferguson, of course, the President of FCM; Hazel McCallion, the Mayor of Mississauga, who is representing the transportation committee of the Federation of Canadian Municipalities; Mayor Eggleton from Toronto; Jim Durrell from Ottawa; Mayor Jean Doré from

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 7 novembre 1989

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoins. Puisque nous accueillons nombre de témoins fort intéressants ce matin, je pense qu'il faudrait essayer de s'en tenir à l'horaire prévu. Il nous faut donc commencer à 9h30. D'autres députés arriveront plus tard; cependant puisque les porte-parole de chaque parti sont présents, nous pouvons commencer. Je sais d'ailleurs que nos témoins savent bien ce que c'est que d'attendre d'avoir le quorum pour commencer des réunions. Parfois les membres des comités sont occupés à d'autres choses.

J'aimerais vous souhaiter la bienvenue dans la salle du Comité des chemins de fer, une salle en quelque sorte historique. Nous tenons habituellement nos réunions ici et je suis très heureux que la salle ait été libre ce matin pour que nous puissions reconstruire cette délégation de maires représentant les localités du corridor Québec-Windsor, un corridor qui traverse une région éminemment urbaine du Canada.

Nous accueillons aujourd'hui un très grand nombre de maires. M. le maire d'Ottawa est accompagné des maires de Montréal, de Toronto et d'autres localités. Je ne sais qui est votre porte-parole, mais je lui demanderai de nous présenter ceux qui l'accompagnent. Nous avons reçu un mémoire que nous avons distribué aux députés, et j'ai cru comprendre que vous désirez nous donner un bref aperçu avant de répondre aux questions. Tout comme les conseils municipaux qui le font de temps à autre, nous tenons à entendre les témoins, mais, si c'est possible, nous aimerions respecter l'horaire que nous nous sommes fixé.

Sans plus attendre, monsieur Durrell, je tiens à vous souhaiter la bienvenue ainsi qu'aux maires qui vous accompagnent.

**Son honneur le maire Jim Durrell (ville d'Ottawa):** Merci, monsieur le président. Je suis fort heureux d'être ici. Voici comment nous allons procéder: M. Doré, le maire de Montréal, vous donnera un aperçu national en français, puis M. Eggleton, le maire de Toronto, fera à peu près la même chose mais dans un contexte un peu différent et en anglais. Puis nous demanderons à chacun des maires de dire quelques mots sur leur ville et l'importance du corridor Québec-Windsor pour celle-ci.

Notre délégation comprend M. Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières; M. George Ferguson, président de l'Association canadienne des maires et des municipalités; Hazel McCallion, maire de Mississauga, qui représente le comité des transports de la Fédération canadienne des maires et des municipalités; Eggleton, maire de Toronto;



## [Text]

Montreal; Mayor Jean Pelletier, ville du Québec; Tom Gosnell, Mayor of London; and John Millson, Mayor of Windsor.

**Son honneur le maire Jean Doré (ville de Montréal):** Monsieur le président, je veux d'abord vous dire à quel point la Coalition des maires du corridor Québec-Windsor est heureuse d'être présente aujourd'hui à votre Comité et de pouvoir vous donner son point de vue. Les sept villes qui font partie de ce regroupement ont une population totale ou un bassin d'affluence de 14 millions de personnes.

Géographiquement, le corridor Québec-Windsor trace une ligne entre deux grande régions métropolitaines et la Capitale nationale et est à la fois un lien est-ouest et une porte d'entrée vers le sud. Le corridor représente l'un des meilleurs potentiels de développement pour le transport ferroviaire des voyageurs en Amérique du Nord.

C'est donc le point de vue de la région urbanisée la plus peuplée au Canada que nous vous apportons. Nous voudrions vous exprimer ce que le transport ferroviaire des voyageurs ou encore le rail passager signifie pour nous, pour notre économie, pour notre qualité de vie, et je dirais même pour notre façon de vivre comme Canadiens, mais de façon plus importante encore, ce que le système de rail passager représente pour l'avenir de ce pays.

C'est bien là l'essentiel du débat qui nous confronte actuellement: l'avenir des transports au Canada et l'avenir du rail passager au Canada. Ce ne sont pas seulement Toronto, Montréal ou les maires du corridor qui sont concernés, mais tout l'ensemble du pays.

On croit sincèrement que l'amélioration du transport ferroviaire des voyageurs constitue un élément de solution pratique aux problèmes auxquels nos villes font face. Je pense en particulier à la pollution atmosphérique, à l'engorgement de la circulation de nos routes et des aéroports, aux stratégies de développement industriel, commercial et touristique de nos régions. On croit, bien sûr, en nos capacités collectives et d'imagination de dynamiser et de mieux utiliser le transport ferroviaire en réponse à l'ensemble de ces problèmes.

• 0935

La Coalition des maires du corridor Québec-Windsor a demandé au ministre fédéral, lors de sa rencontre du 19 juin dernier, de préserver le statu quo concernant le réseau et les services de VIA. Cette demande en accompagnait d'autres relatives à l'accès aux données et à toutes les études pertinentes pour l'examen du dossier, notamment *Revue 89* de VIA. Les demandes des maires du corridor s'appuyaient sur un raisonnement très simple, un raisonnement commun qui veut que des décisions ayant un impact important sur le développement économique des villes et même sur les finances municipales fassent d'abord l'objet d'une réflexion sérieuse qui devrait inclure leur point de vue.

## [Translation]

Jim Durrell, maire d'Ottawa; Jean Doré, maire de Montréal; Jean Pelletier, maire de Québec; Tom Gosnell, maire de London; et enfin John Willson, maire de Windsor.

**His Worship Mayor Jean Doré (City of Montreal):** Mr. Chairman, first of all I would like to tell you that the Coalition of Mayors of the Quebec-Windsor Corridor is very happy to appear before you committee today to share with you its opinion concerning VIA Rail. The seven cities that are represented here today have a total population of 14 million people.

Geographically, our cities form a straight line between two great metropolitan areas and through the National Capital; it is an east-west link as well as a gateway to the south. It is one of the most likely corridors in all of North America for a world-class intercity rail system.

Today we will let you know the point of view of the most densely populated urban area in Canada. We would like to explain to you what passenger rail transportation means to us, to our economy, to our quality of life, and I would even say to our way of life as Canadians. Moreover, and it is even more important, we would like to tell you what passenger rail service means for the future of our country.

That is the crux of the matter: the future of transport in Canada and the future of passenger rail service in Canada. This does not simply affect the mayors of Toronto, Montreal or corridor mayors, but the whole country.

We believe that the improvement of intercity rail offers valuable solutions to urgent problems that beset our cities. I am referring, in particular, to air pollution, traffic congestion—on highways and at airports—and economic development in industry, commerce, and tourism. We believe that Canadians are fully capable of operating a successful and efficient rail system that offers these benefits.

The Coalition of Corridor Mayors urged the Minister of Transport, in our June 19 meeting, to preserve the status quo in the network and services of VIA. This request was accompanied by a call for more information, particularly for VIA's costs, revenues, and ridership, and the VIA Rail 1989 Review. These requests of the Mayors of the Quebec-Windsor Corridor were based on our shared belief that questions with major impacts on the economic development of our cities, and on municipal finances, should receive full consideration, including consultation with municipalities.

## [Texte]

La réponse a été cette décision unilatérale du gouvernement et la divulgation d'études incomplètes en même temps que l'annonce des coupures. On doit dire que c'est une attitude qui diffère sensiblement des habitudes des gouvernements municipaux qui, de façon générale, ont tendance à traiter de façon moins cavalière les demandes publiques de consultation.

Par exemple, pour l'Office national des transports, il est normal et habituel de consulter avant d'abandonner un service de fret, mais étrangement, l'abandon progressif du service de rail passager échappe à tout processus, sauf celui que votre Comité a décidé de mener publiquement, et je l'en félicite.

L'amputation de 25 p. 100 des services affecte plus d'un million de voyageurs dans le corridor et va laisser ce type de transport ferroviaire sans aucune perspective d'amélioration. D'ici deux mois, le tiers des utilisateurs du train au Canada devront trouver une solution de rechange, et 2,761 personnes expérimentées seront payées pour ne plus remplir leurs fonctions.

Le gouvernement a annoncé qu'à la suite de ces coupures, VIA restera un réseau national abordable et soutenu. Le moins qu'on puisse dire, c'est que nous ne sommes pas très rassurés. Devant ce Comité, le ministre fédéral lui-même a avoué ne pas savoir ce qu'il adviendra de VIA et de ses usagers après cinq ans de coupures. Les événements actuels laissent présager des trains interurbains de plus en plus déficitaires, un mandat de liaison nationale amputé et un réseau de plus en plus difficile à soutenir.

Nous croyons que les coupures annoncées à VIA auront un impact positif minime, pour ne pas dire très minime, sur la réduction du déficit fédéral, mais auront par contre un impact négatif considérable sur nos villes, non seulement en termes d'emplois, mais aussi en termes de dégradation de notre qualité de vie par une pression accrue sur nos infrastructures et sur d'autres modes de transport plus polluants. C'est pourquoi la Coalition des maires, qui réunit les villes de Québec, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Toronto, London et Windsor, demande au gouvernement fédéral de surseoir à l'application des coupures de services de VIA jusqu'au dépôt du rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport des personnes.

On demande d'avoir le temps d'évaluer les conséquences d'un tel geste sur les villes et de procéder à la rationalisation des services de train de voyageurs et du transport voyageur en général, non seulement en ayant en tête la réduction du déficit, mais dans le contexte d'une amélioration des liaisons, d'une solution de rechange valable et moins polluante aux modes de transport aérien et routier.

À Montréal et à Toronto, 1,600 emplois vont être éliminés et entraîneront la disparition de 5,000 à 6,000 autres emplois. On a déjà évalué à 131 millions de dollars

## [Traduction]

The response to our request was the unilateral action taken by the government and the disclosure of incomplete studies at the same time as the cuts were announced. This is an attitude which is at variance with our practices at the municipal level. Municipal government tends to be less cavalier in rejecting public requests for consultation.

At the National Transportation Agency, for instance, consultations are usually carried out before a freight rail service is abandoned. But, as strange as it may seem, a gradual abandonment of passenger rail service would have been free and clear of any form of consultative process, were it not that your committee decided to deal with this question. And I congratulate you for that.

In the Corridor, the amputation of 25% on intercity services in two months time affects more than a million passengers. Across the country, one third of the users of the intercity passenger rail system will be forced to find alternatives, and 2,761 experienced employees will be paid not to serve these rail passengers.

The government has told us that, following the cuts, we will have a VIA system that is national, affordable, and sustainable. The least one can say is that we are hardly reassured. The Minister of Transport appeared before this committee and admitted that he had no idea what would become of VIA Rail and its users after the five-year program of budget cuts. We see that on its present course the intercity passenger rail system will become even less affordable to operate. Its national role will become increasingly irrelevant, and the system will become harder to sustain.

We believe that the cuts to VIA will have, at best, only the slightest positive impact on reducing the federal deficit. They will, however, have a substantial negative impact on our cities, not only as it concerns jobs, but also because the increased pressures on our infrastructures and other, more polluting, means of transportation will diminish our quality of life. For these reasons, the Coalition of Mayors, representing Quebec City, Trois-Rivières, Montreal, Ottawa, Toronto, London and Windsor ask that the application of service cuts by VIA Rail be delayed until the report of the Royal Commission on Transport is published.

We demand the time to measure the consequences of the proposed action for our cities; and we demand that the organization of passenger rail service and passenger transportation in general proceed not only with a view to cutting the deficit, but within the larger context of improving rail service, which is a valid and less polluting alternative to air and road transportation.

In Montreal and Toronto, 1,600 jobs will be eliminated and will lead to the loss of 5,000 to 6,000 other jobs. It is estimated that Montreal will be hit by wage losses of \$131



## [Text]

les pertes salariales pour Montréal. Je laisserai le maire de Toronto commenter ce que cela représente pour sa ville.

Par ailleurs, il y a les fournisseurs, manufacturiers et entreprises de services qui, jusqu'à maintenant, ont démontré leur efficacité sur le marché canadien, ce qui leur a d'ailleurs permis d'exporter des équipements et des services un peu partout dans le monde. On peut se demander quelle vitrine il leur reste maintenant pour vendre leur expertise et leurs produits en matière de transport ferroviaire.

Et qui, à l'avenir, va assurer les liaisons ferroviaires pour voyageurs au Canada? Amtrak? Une fois abandonné par nous, le transport ferroviaire en intéressera peut-être d'autres. Je mentionne Amtrak parce qu'il me semble qu'il s'agit là d'une expérience qui devrait être non seulement lumineuse pour le Canada, mais indicative de la voie à prendre. Amtrak a été créée en 1971, a procédé à une sévère rationalisation de ses routes, c'est vrai, mais a investi 4 milliards de dollars pour moderniser ses équipements, ce qui a été complété en 1980. En améliorant des lignes de chemin de fer, on a pu atteindre des vitesses de 200 kilomètres à l'heure entre New York et Washington et de 176 kilomètres à l'heure entre New York et Albany. Amtrak a réussi à réduire les subventions par passager à 35\$, ce qui est à peu près l'équivalent du financement du transport par avion au Canada, et à atteindre un recouvrement de ses coûts de l'ordre de 69 p. 100.

• 0940

Je vous ferai remarquer que si on compare la situation d'Amtrak à celle de VIA du point de vue du taux de recouvrement des coûts, on se rend compte qu'il y a quelque chose d'assez remarquable. VIA a un taux de recouvrement des coûts de 69 p. 100. Dans le corridor Montréal-Toronto, VIA atteignait 68 p. 100; dans celui de Montréal-Québec, 50 p. 100; dans celui de Toronto-Windsor, près de 75 p. 100. C'est un résultat assez remarquable compte tenu de l'état de vétusté de nos équipements.

Par ailleurs, Amtrak, aux États-Unis, malgré le succès, n'effectue que 1 p. 100 de l'ensemble des déplacements interurbains, alors que pour VIA, dans le corridor au complet, c'est 7 p. 100. Entre Montréal et Toronto, c'est 10 p. 100 et entre Toronto et Windsor, c'est 14 p. 100 de l'ensemble des déplacements qui sont effectués par train, d'où une importance accrue du train chez nous d'une certaine façon, tous modes confondus.

Le document que nous vous avons distribué, qui est intitulé *Un aiguillage vers l'avenir*, représente la position des maires qui croient que le développement des nouvelles technologies du train, maintenant aussi efficace que l'avion, et l'évolution d'une conscience environnementale plus développée chez nos citoyens permettent d'envisager le développement du train pour voyageurs dans un contexte d'intermodalité.

## [Translation]

million. I'll let the mayor of Toronto explain what this means for his city.

Furthermore, these suppliers, manufacturers, and service industries which have proven their effectiveness in the domestic market and which have exported equipment and services all over the world will now have no showcase for promoting their railway expertise and products.

Who will meet the rail service needs of Canadians in the future? Amtrak? Once we've abandoned rail service, others might take an interest in it. I mention Amtrak because it seems to me that theirs is an experience which is not only enlightening for Canada, but which also suggests the way we should go. Amtrak was created in 1971, and, it is true, drastically cut the number of its runs, but invested \$4 billion in refurbishing its equipment, a task that was completed in 1980. By improving railway lines, they were able to reach speeds of 200 km/h between New York and Washington and of 176 km/h between New York and Albany. Amtrak managed to cut its subsidies per passenger to \$35, which is approximately the funding air transportation gets in Canada. Amtrak has also succeeded in attaining a cost-recovery ratio of 69%.

I'd like to point out to you that if we compared Amtrak's situation to VIA's from the perspective of cost recovery, we will learn something rather astonishing. VIA has a cost-recovery ratio of 69%. In the Montreal-Toronto corridor, VIA has a cost-recovery ratio of 68%; in the Montreal-Quebec corridor, 50%; in the Toronto-Windsor corridor, almost 75%. These figures are rather remarkable when you consider how dilapidated our equipment is.

Moreover, in the United States, Amtrak, despite its success, is responsible for only 1% of all intercity travelling, while VIA is responsible for 7% of intercity travel in the entire corridor. Between Montreal and Toronto, this figure rises to 10% and between Toronto and Windsor, 14% of all travel is by train, which is why train travel is even more important for us.

The document that we have distributed to you and which is entitled "Debate at the Junction" sets forth the position of corridor mayors who believe that new train technologies—which now make rail travel as energy efficient as air travel—and a growing awareness of the environment will allow us to develop rail service within an inter-modal context.

## [Texte]

Le confort, l'efficacité énergétique, la solution de rechange au transport aérien qu'offre le train, plaident précisément en sa faveur pour la satisfaction des besoins de déplacement et pour le développement de nouveaux marchés. Quand on regarde ce qui se passe du côté de l'Europe et du Japon—je viens de décrire l'exemple américain—, on a une indication de la voie qu'un tel développement doit emprunter ici.

En Europe, au moment où on se parle, la stratégie veut que d'ici 1995, l'ensemble des pays européens aient ajouté 5,200 kilomètres de nouvelles lignes et modernisé 7,100 kilomètres de lignes existantes, pour un total de 12,300 kilomètres, soit presque l'aller-retour Saint-Jean—Victoria—Saint-Jean, et cela pour des déplacements de trains à haute vitesse à l'échelle de l'ensemble du continent européen.

Ce qui frappe, c'est que la densité de la population du corridor dépasse celle de plusieurs des pays d'Europe qui essaient de développer ou d'améliorer leur système de transport ferroviaire. En France, la densité est de 101 habitants par kilomètre carré; en Suède, 19; en Autriche, 90 habitants par kilomètre carré; en Suisse, 157 par kilomètre carré; en Italie, 190 habitants par kilomètre carré. Eh bien, dans la desserte Québec-Windsor, les 14 millions personnes dans l'aire d'affluence de ce corridor représentent 194 habitants par kilomètre carré. Dans ce contexte, au Canada, il y a place non pas pour réduire le service et pour laisser dépérir le système, mais plutôt pour l'améliorer et, dans certains cas, carrément le moderniser.

Les efforts faits par VIA au cours des dernières années en particulier, à mon point de vue, ont bien illustré le potentiel. Malgré la piètre qualité des équipements et du matériel roulant—tous en conviennent—, malgré la durée des trajets, parce que le train roule trop lentement, malgré le fait qu'il y ait absence de priorité des trains de passagers sur les trains de marchandise. . . Le Canada est sûrement le seul pays au monde où les trains de passagers doivent s'arrêter pour laisser passer des trains de fret. Dans tous les autres pays du monde, la priorité est aux trains de passagers, et le fret voyage de nuit ou en dehors des heures d'affluence des trains de passagers. Donc, malgré tout cela, VIA a réussi à augmenter son achalandage de 10 p. 100 en 1987-1988 et de 13 p. 100 en 1988-1989, ce qui est tout à fait remarquable quand on sait ce qu'il faut pour augmenter des parts de marché dans un milieu aussi concurrentiel que celui des transports.

Monsieur le président, je termine ma présentation en vous disant qu'il me semble évident que, pour le gouvernement, les investissements dans la modernisation et dans le renouveau ferroviaire, soit par l'amélioration des trains conventionnels, soit par le développement de portions haute vitesse du réseau, comme c'est le cas, par exemple, pour le TGV Paris-Lyon, sont les options qui doivent être retenues pour répondre aux problèmes de transport de notre pays au siècle prochain.

## [Traduction]

The comfort of rail, its energy efficiency, its proven potential as a major alternative to air travel, also point to social utility and vast untapped market potential. When we look at what's happening in Europe and Japan—and I've just described the situation in the United States—we can see how rail service might be developed here.

At the present time in Europe, there are plans underway to add 5,200 km in new rail lines and to modernize 7,100 km of existing lines by 1995. This will give them a total of 12,300 km of railway line, which is almost the same distance as a round trip between St. John and Victoria. And these lines are for high-speed rail service across Europe.

What is striking is that the population density in the Windsor-Quebec corridor is greater than that of several European countries which are now trying to either develop or improve rail transportation. In France, there are 101 inhabitants per square kilometre; in Sweden, 19; in Austria, 90; in Switzerland, 157; in Italy, 190. Well, on the Quebec-Windsor run, with its demographic basin of 14 million people, the corridor has a population density of 194 inhabitants per square kilometre. Given these facts, it seems that rather than cutting service and letting the system disappear, we should improve it and, in some cases, modernize it.

VIA's efforts over the past few years have in my opinion, shown the corporation's potential. Despite dilapidated equipment and rolling stock—and everyone agrees on this point—, despite the fact that the trains are slow and so the runs take a long time, despite the fact that passenger service does not have priority over freight service. . . Canada must be the only country in the world where passenger trains have to stop for freight trains. Everywhere else in the world, passenger trains take precedence, and freight trains are to travel at night or at off-hours. Despite all this, VIA has managed to increase its ridership by 10% in 1987-1988 and by 13% in 1988-1989. This is quite remarkable when we think about what it must have taken to increase market share in an area as competitive as that of transportation.

Mr. Chairman, I am going to end my presentation by saying that it seems obvious to me that if the government wants to respond to the transportation problems our country is facing into the next century, they will have to consider investing in modernizing our train system, in a railway renaissance, either by improving conventional trains or by developing high-speed runs within the network, which is the case, for instance, with the TGV Paris-Lyon run.



[Text]

[Translation]

• 0945

Il y a actuellement un certain nombre de scénarios d'exploitation et de financement qui sont examinés, entre autres par un comité conjoint Québec-Ontario. On est profondément convaincus que le gouvernement fédéral et ce Comité devraient fournir toute leur collaboration et leur soutien à ceux qui font la promotion de tels projets.

On est convaincus qu'il est possible de mettre en place un système de rail passager qui conduise des voyageurs de centre-ville à centre-ville et qui soit compétitif avec l'avion du point de vue du confort, du point de vue de la vitesse et du point de vue du coût. On croit que les Canadiens, en toute logique, feront un tel choix si on leur offre la possibilité de le faire, comme l'ont fait les Européens et les Japonais, au lieu d'emprunter des routes déjà congestionnées, d'attendre à des aéroports souvent embouteillés et de subir de longs délais et des frustrations.

Bien sûr, monsieur le président, le défi est grand. Les retombées seront proportionnelles, et pour les villes que nous représentons et pour l'ensemble du pays. N'oublions pas que la population canadienne est en quelque sorte propriétaire de VIA et qu'on représente une partie importante des détenteurs d'actions de VIA. Nous partageons avec nos concitoyens la vision d'une aube nouvelle pour le transport ferroviaire des voyageurs. Nous recommandons vivement au gouvernement de faire de même.

Je terminerai en disant que c'est plus qu'un choix de bon gouvernement que ce Comité doit recommander au gouvernement; c'est un choix de société. Le rail passager au Canada n'est pas un problème, monsieur le président. Il est plutôt une solution d'avenir. C'est en ces termes que les membres du Comité devraient présenter leurs recommandations au gouvernement.

**His Worship Mayor Art Eggleton (City of Toronto):** Thank you very much, Mr. Chairman, for receiving us today. I was in this same committee room just two weeks ago appearing on the goods and services tax. I later this afternoon appear before the justice committee on street prostitution. I will try not to get my subjects mixed up.

**The Chairman:** They all have a price.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mayor Eggleton:** That is true.

Mr. Chairman, coincidentally it was 104 years ago today that the last spike was driven in the Canadian Pacific Railway's Transcontinental mainline. The driving of that plain iron spike bound this country together with twin ribbons of steel stretching from Bedford Basin on the Atlantic coast to Burrard Inlet on the Pacific.

Today the mayors come over concern that a spike is now being driven through the heart of our national rail passenger system. One hundred and four years ago railway

Various scenarios for operation and financing are considered mainly by the joint Quebec-Ontario committee. We are convinced that the federal government should offer its full co-operation and support to those endeavours.

We are convinced that it is possible to set up a rail passenger system that would link people from downtown area to downtown area in two different cities and it would be competitive with air travel as far as comfort, speed and cost are concerned. We believe that logically Canadians will make that choice if they are offered the possibility to do so, just as the Europeans and Japanese did, and decide to ride the trains rather than use roads that are already congested, or to wait in airports where there are often too many planes or people and wait for long and frustrating periods.

Obviously, Mr. Chairman, this is a major challenge. The spin-offs will be just as important for the cities we represent and for the whole of the country. Let us not forget that the Canadian public is to some extent a shareholder of VIA Rail and that we represent a major proportion of these shareholders. We share with our citizens our vision of a new tomorrow for passenger rail transportation in Canada. We urge the government to share this vision with us.

I would like to finish by saying that your committee must not only recommend to the government to make the right choice as a government; it is rather the choice of our society. The passenger rail service in Canada is not a problem, Mr. Chairman; it is rather a solution for our future. These are the words that should be used by the members of this committee when they make recommendations to the government.

**Son honneur le maire Art Eggleton (ville de Toronto):** Merci beaucoup, monsieur le président, de nous avoir accueillis aujourd'hui. J'étais dans cette salle il y a environ deux semaines lors d'une réunion du comité sur la taxe sur les produits et services. Un peu plus tard cet après-midi, je dois m'adresser au comité de la justice sur la prostitution. J'essaierai de ne pas confondre ces questions.

**Le président:** Dans tous les cas il faut payer.

**Des voix:** Oh! Oh!

**M. Eggleton:** C'est vrai.

Monsieur le président, il y a 104 ans on enfonçait le dernier clou dans le principal tronçon du chemin de fer transcontinental du Canadien Pacifique. Ce clou a permis d'unir les diverses régions du pays grâce à deux rubans d'acier du bassin Bedford sur la côte Atlantique à Burrard Inlet sur la côte ouest.

Aujourd'hui les maires viennent vous dire qu'ils craignent qu'on ne se sert d'un clou semblable en guise de poignard et qu'on ne l'enfonce dans le coeur du service

## [Texte]

service was viewed as a tool of economic, social and political growth and unity, so it is ironic that on this anniversary we the mayors of the cities in the Quebec City-Windsor corridor should be addressing the House of Commons Standing Committee on Transport at a time when the issue of rail service is dividing our country economically, socially and politically.

We are, of course, referring to the Minister of Transport's announcement last month of the federal government's intention to eliminate 52% of this country's rail passenger service on January 15. It is doubly ironic that the federal government's decision came at a time when major industrialized nations, every major industrialized nation, is embarking upon programs almost as visionary as the one that stretched a thruway of steel from the Atlantic to the Pacific coast back in 1895. The fact is that throughout the world we are living in the midst of a rail passenger renaissance.

Throughout Europe high-speed rail is linking a continent, transporting people faster and more efficiently than ever before, competing effectively with other modes of transport. In the United States Amtrak, which was once a national joke, is undergoing major investment and already reaping rewards in terms of increased ridership and recouped costs. In country after country the passenger train is being viewed as a tool for keeping nations mobile and for fostering economic and social growth and unity—everywhere, that is, except Canada. Only here are we taking a step backwards.

This dismantling of our rail passenger system is of serious concern to this coalition of corridor mayors. Together we represent seven key urban centres with a total population of 14 million. Our cities form a straight line through Canada's heartland and its two largest urban areas. The nation's capital is right in the centre. At one end is the main transportation gateway to eastern Canada and at the other end is the most rapidly expanding economic area in the country. In short, this is one of the most likely corridors in all of North America for the provision and the use of frequent, modern, and efficient rail passenger service, where Canadians can run our own version of the late 20th century rail passenger service that other countries are putting into place.

• 0950

What is more, we believe rail passenger service offers valuable solutions to urgent problems that beset our cities and indeed our country. Some of these problems are traffic congestion, traffic congestion in airports—need I tell you about Pearson International's traffic congestion—as well as on our highways, economic development in

## [Traduction]

de transport par rail des passagers au Canada. Il y a 104 ans on voyait dans le service ferroviaire un moyen de promouvoir la croissance et l'unité économiques, sociales et politiques. N'est-il pas ironique qu'aujourd'hui, le jour de cet anniversaire, nous les maires des villes du corridor Québec-Windsor, venions nous adresser au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports au moment même où la question du service ferroviaire crée des conflits économiques, sociaux et politiques au Canada.

Nous parlons du fait que le ministre des Transports a annoncé le mois dernier que le gouvernement fédéral avait l'intention d'éliminer 52 p. 100 du service passagers le 15 janvier. Ce fait est encore plus ironique si l'on songe que le gouvernement fédéral a pris cette décision au moment même où les principaux pays industrialisés, où chaque grand pays industrialisé, a lancé un programme de renouveau du secteur ferroviaire, qui nous rappelle un peu la vision qui nous a poussés en 1895 à tisser un ruban d'acier entre les deux côtes du Canada. Le fait est qu'il existe un renouveau du transport ferroviaire dans le monde entier.

En Europe, le TGV relie tout le continent, transportant les gens de façon plus rapide et plus efficace que jamais auparavant, livrant concurrence de façon fort efficace aux autres modes de transport. Aux États-Unis, Amtrak, qui était jadis la honte nationale, fait l'objet d'investissements importants et tous les efforts sont maintenant couronnés de succès puisqu'il y a maintenant plus de passagers et le taux de rendement est plus élevé. Dans pratiquement tous les pays, on voit dans le transport des passagers par train un moyen d'assurer la mobilité de la population et de promouvoir l'unité et la croissance économiques et sociales—on fait cela partout sauf au Canada. Ici, l'on décide de faire un pas en arrière.

Le démantèlement de notre service passagers préoccupe gravement notre coalition. Nous représentons sept grands centres urbains avec une population totale de 14 millions d'habitants. Géographiquement, nos villes tracent une ligne qui traverse le cœur du Canada et ses deux grandes régions métropolitaines. La capitale du Canada est au centre de cet axe. À une extrémité du corridor est la porte d'entrée vers l'Est du Canada et à l'autre, la région du pays qui connaît la plus forte croissance économique. En bref, c'est l'un des corridors les plus propices en Amérique du Nord pour l'offre et l'utilisation d'un service ferroviaire de passagers fréquent, moderne et efficace, où les Canadiens pourraient jouir de notre propre version de service ferroviaire de passagers du XXe siècle, comme d'autres pays l'ont déjà offert.

Par ailleurs, nous estimons que le transport ferroviaire des voyageurs constitue une solution pratique aux problèmes urgents auxquels nos villes font face ainsi que notre pays. Parmi ces problèmes, il y a l'engorgement de la circulation sur nos routes et aux aéroports—vous connaissez tous la situation de l'aéroport international



## [Text]

industry, commerce and tourism, true energy efficiency in an era of scarce resources and a response to the growing threat of air and noise pollution.

We believe Canadians are fully capable of operating an efficient, modern, and commercially successful rail passenger system that offers these benefits, provided they are given a chance. But we have saddled our passenger rail service with too many constraints. We have endlessly exhorted it to turn a profit when in fact no passenger rail service in the world, even the most successful, does that. We have made much of the fact it is subsidized when all forms of transport, including the airlines, bus companies, and even private motorists have been and are the beneficiaries of literally billions of dollars of public investment and maintenance subsidies.

Indeed, in the case of our passenger rail service, we have invested primarily in maintenance and capital projects, not in the rolling stock the system so desperately needs to be competitive. Rail has also suffered from a lack of co-ordination and planning and transportation investment decisions.

Bus, rail, and air terminals have developed without consideration for the needs of an integrated multimodal transportation system. This has left travellers struggling with such outrages as \$50 taxi rides to Mirabel Airport or luggage-laden subway rides from rail to bus stations in Toronto. This has also made it harder for all modes, rail included, to play their proper role in an integrated multimodal system.

Given the fact the deck has been so heavily stacked against it, rail ridership, even in the face of previous government cuts, amazingly enough is increasing. When minor improvements were made, ridership rose dramatically, demonstrating the public support for rail passenger service in a highly competitive transportation market. This confirms experiences in other pro-rail countries.

However, the sad fact is that instead of logical improvements to our rail passenger system to meet this public demand, we are getting a crude bludgeoning of the system. The mayors of our cities and the passengers of VIA Rail have had no choice but to look on with frustration and outrage.

In a little more than two months, one-third of Canada's rail passengers will be forced to find alternate means of travel. As well, 2,761 experienced employees will be cast adrift and paid to not serve Canadian rail passengers.

Today you will hear how cities in the Quebec City-Windsor corridor will be adversely affected by this fate. Indeed, each city will suffer in its own way. But many of

## [Translation]

Pearson—, le développement industriel, commercial et touristique, la recherche de l'efficacité énergétique en cette époque où les ressources sont rares ainsi que les problèmes de pollution atmosphérique et de nuisance.

Nous sommes convaincus que, si nous leur en donnons l'occasion, les Canadiens sont en mesure d'exploiter un réseau de transport ferroviaire des voyageurs efficace, moderne et rentable qui répondra en partie à ces problèmes. Mais nous avons imposé trop de contraintes à notre réseau ferroviaire. On a exigé qu'il réalise des bénéfices alors qu'aucun service de transport de voyageurs dans le monde, même les plus rentables, ne le fait. On a beaucoup insisté sur le fait que VIA était subventionnée; pourtant, tous les modes de transport, aériens et routiers, ont reçu littéralement des milliards de dollars de crédits publics sous forme de subventions aux investissements et à l'entretien.

En fait, on a surtout investi dans l'entretien et les projets d'immobilisations plutôt que dans le matériel roulant dont le réseau avait tellement besoin pour demeurer compétitif. Les chemins de fer ont également souffert d'un manque de coordination et de planification ainsi que de mauvaises décisions relatives aux investissements.

Le manque de planification et de coordination a laissé l'autocar, le train et l'avion se développer sans avoir égard au besoin d'intermodalité des transports. Les voyageurs se débrouillent pour faire le lien entre les modes de transport, payant jusqu'à 50\$ pour un taxi vers Mirabel ou transportant leurs bagages dans les métros bondés pour aller de la gare au terminus d'autobus de Toronto. Dans ces conditions, il est devenu de plus en plus difficile pour tous les modes de transport, notamment le train, de jouer un rôle approprié dans un réseau de transport multimodal.

Dans l'adversité et malgré les réductions des subventions gouvernementales, il est étonnant que l'achalandage augmente. Chaque petite amélioration de service a entraîné, malgré un marché hautement compétitif, une augmentation d'achalandage qui prouve bien l'intérêt et le soutien du public voyageur. Cette tendance confirme celle d'autres pays où on encourage le transport ferroviaire.

Pourtant, il faut constater avec tristesse qu'au lieu de permettre des améliorations logiques au réseau de transport voyageur afin de répondre à cette demande du public, on nous met les bâtons dans les roues. Les maires de nos villes et les voyageurs de VIA Rail n'y peuvent rien faire sinon être frustrés et consternés.

D'ici un peu plus de deux mois, le tiers des voyageurs du train au Canada devront trouver une solution de rechange et 2,761 employés expérimentés seront mis de côté et payés pour ne plus remplir leurs fonctions auprès de ces voyageurs.

Nous voulons aujourd'hui vous dire comment les villes du corridor Québec-Windsor seront touchées elles aussi. Chaque ville en souffrira à sa façon. Beaucoup des effets

[Texte]

the negative effects will be felt in towns and cities across the country. You have already heard our colleagues in individual presentations and through the brief of the Federation of Canadian Municipalities on October 19. We support their positions and stand with them in urging the federal government to reverse its course of action.

The government has told us that following the cuts we will have a VIA Rail system that is "national, affordable and sustainable". Well, we have our doubts. We see a fragmented shadow of a railway, which will perish entirely within a few years.

If the rail passenger system can still be salvaged, this latest crisis may be useful if it brings out a strong display of public interest and a willingness of many parties to participate in a turn-around plan. The public wants more and better service and they want to participate in the process. We believe their views deserve to be heard. Had the cuts been submitted to the National Transportation Agency, we think this might have happened. Even in the absence of that opportunity, the growing debate over VIA Rail has given us the opportunity to put forward our vision of an affordable and effective rail passenger service.

• 0955

To those who would say what are you complaining about, your region, the corridor, has escaped the cuts more than most regions, we point out that beneath the illusion of relative stability some of our most relied-upon services have been cut and that the massive cuts in other regions do adversely affect the corridor, that a strong corridor must be rooted in a strong national network, that we rely on feeder lines outside the corridor for 25% of our passengers. But we have another and more important answer: that the politics that divide and conquer regionalism will not work with us; that as well as being mayors of individual cities and residents of regions we are also Canadians, and a rail system that serves our entire nation well is in all of our best interests. A strong, popular, heavily travelled Quebec City-Windsor corridor with fast, modern, efficient trains can serve not just our region but the entire country, and an investment in our region and in other high-potential corridors across Canada can generate the use and funds to help subsidize and sustain a comprehensive rail network across Canada.

This is not a pipe dream, Mr. Chairman, it is a realistic attainable future, one that is in our country's power to work towards, starting now. Unfortunately, by cutting over half of VIA's existing service we would be heading in the wrong direction.

For these reasons, Mr. Chairman, and for the many other reasons we will individually cite in connection with our cities and the impact in our cities, we urge this House of Commons Transport Committee to seek ways to bring the federal government to reconsider its course, to go through proper public consultation, and to conduct a

[Traduction]

négatifs se répercuteront également sur d'autres villes et villages ailleurs au pays. Vous avez déjà entendu nos collègues qui ont fait des exposés individuels et vous avez reçu le mémoire de la Fédération des municipalités canadiennes, le 19 octobre. Nous appuyons leur position et, de concert avec eux, nous pressons le gouvernement fédéral de revenir sur cette décision.

Le gouvernement a annoncé qu'à la suite des coupures, VIA restera un réseau «national, abordable et durable». Nous ne sommes pas rassurés. Nous prévoyons plutôt un chemin de fer qui ne sera plus que l'ombre de lui-même et qui disparaîtra complètement dans quelques années.

S'il est possible de sauver le transport ferroviaire des voyageurs, cette crise peut être utile parce qu'elle démontrera le soutien du public et la volonté des parties intéressées de participer à un nouveau ferroviaire. Le public veut un meilleur service, plus fréquent, et il est prêt à participer à ce renouveau. Nous pensons qu'ils méritent d'être entendus. Ils l'auraient été si les réductions avaient été soumises à l'Office national des transports. Comme ils n'ont pas eu cette occasion, la controverse au sujet de VIA Rail, elle, nous donne l'occasion de vous présenter notre vision d'un service de transport ferroviaire voyageurs abordable et efficace.

À ceux qui nous diront que notre région, le corridor, a été épargnée par rapport à d'autres, nous répondrons que sous le voile d'une stabilité illusoire, certains des services dont nous dépendons le plus ont été supprimés et que les réductions massives subies par d'autres régions nous touchent également. Pour que le corridor soit solide, il faut que le réseau le soit. 25 p. 100 de nos passagers proviennent des lignes d'apport de l'extérieur du corridor. Mais voici notre réponse la plus importante: nous ne serons pas dupes des politiques régionales visant à diviser pour régner; d'autre part, en plus d'être les maires de villes données et des résidents de certaines régions, nous sommes également des Canadiens et, à notre avis, un réseau ferroviaire qui sert bien tout le pays sert également nos intérêts. Un corridor Québec-Windsor fort, populaire et achalandé, doté de trains rapides, modernes et efficaces, ne servira pas uniquement notre région mais tout le pays. Des investissements dans notre région et dans d'autres corridors aussi prometteurs ailleurs au pays peuvent produire des revenus qui aideront à subventionner et à soutenir un réseau ferroviaire transcanadien.

Il ne s'agit pas que d'un rêve, monsieur le président, mais d'un futur possible, auquel notre pays peut arriver par ses efforts si nous commençons maintenant. Malheureusement, en coupant la moitié des services existants de VIA, nous allons dans la mauvaise direction.

Pour ces raisons, monsieur le président, et pour les autres raisons particulières à chaque ville que nous allons vous présenter, nous pressons le Comité des transports de la Chambre des Communes de tenter tout ce qui est en son possible pour amener le gouvernement fédéral à revoir ses récentes décisions, à consulter le public et à



*[Text]*

sincere search for options. Unilaterally relegating a vital mode of public transit to the scrap heap is unacceptable to the citizens of my city, and unacceptable, I believe, to the people of Canada. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mayor Eggleton.

**Mayor Durrell:** If I can, Mr. Chairman, I would like to take you and your committee on a trip down the corridor, and I would ask the mayors to be brief in their comments.

**The Chairman:** Yes, I hope. We want to get into the questioning. But you have been two powerful—

**Mayor Durrell:** I appreciate that, but really the first two were overviews. Now let us show the committee some of the specific effects in each of the major cities along the corridor. I will start with Mayor Jean Pelletier, ville de Québec.

**Son honneur le maire Jean Pelletier (ville de Québec):** Monsieur le président et membres du Comité, je ne répéterai rien de ce qui a été dit par M. Doré ou par M. Eggleton. Je veux simplement souligner que la ville de Québec est parfaitement solidaire des propos qui ont été tenus. Ceci vaut non seulement pour celui qui vous parle et qui est en fin de mandat, mais aussi pour le nouveau maire qui a été élu dimanche, M. Jean-Paul L'Allier, qui est présent ici. Par sa présence, il veut bien marquer la continuité de notre action dans ce dossier important du transport ferroviaire.

Québec est une capitale, une ville patrimoniale, une ville touristique, une ville centre et une porte d'entrée des déplacements vers le nord et vers l'est.

Nous avons toujours eu des problèmes d'accès à Québec. On se souvient qu'il y a dix ans, le train ne pénétrait pas dans le centre-ville. Des efforts importants ont été faits, tant par la ville que par le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et ses agences. Plus de 60 millions de dollars ont été dépensés pour faire revenir le train au centre-ville de Québec avec le réaménagement d'une ancienne gare, la gare du Palais. On se demande aujourd'hui pourquoi on a fait toutes ces dépenses si nous sommes face à ce que, personnellement, j'appelle un lent et insidieux processus d'euthanasie du système ferroviaire de passagers.

• 1000

Nous avons fait des efforts énormes pour améliorer l'accès à Québec. Sur le plan de l'aviation, des résultats importants ont été atteints. Le réseau routier commence à être utilisé à pleine capacité. Les ponts qui nous relient, en particulier aux voies d'accès Québec-Montréal-rive sud, sont bloqués pendant de longues heures durant la journée.

De 48 liaisons ferroviaires par semaine avec Montréal, nous allons tomber à 21. Nous n'aurons aucune liaison par la rive nord. Cela veut dire que Trois-Rivières et la Mauricie ne sont plus liées à la Capitale. Cela veut dire

*[Translation]*

chercher sincèrement d'autres solutions. En donnant à ce mode de transport public un aller simple pour la ferraille, le gouvernement fait quelque chose d'inacceptable pour les citoyens de ma ville et, je crois, pour tous les Canadiens. Merci.

**Le président:** Merci, maire Eggleton.

**Maire Durrell:** Si vous nous le permettez, monsieur le président, nous allons vous faire voyager le long de notre corridor et je demanderai aux maires d'être brefs.

**Le président:** Oui, je l'espère. Nous voulons vous poser des questions. Mais vos deux exposés ont été très convaincants. . .

**Maire Durrell:** Je comprends, mais il ne s'agissait que d'un aperçu. Nous allons maintenant présenter au comité les répercussions que les réductions auront sur chacune des villes du corridor. Commençons avec le maire Jean Pelletier, de Québec.

**Mayor Jean Pelletier (Quebec City):** Mr. Chairman and members of the committee, I will not repeat what has been already said by Mr. Doré or by Mr. Eggleton. I will simply say that the City of Quebec completely supports what has just been said. And this goes not only for myself, as my term nears its end. But also for the new mayor who was elected Sunday, Mr. Jean-Paul L'Allier, who is here today. By his presence, he is showing his intention of continuing our work on this very important issue of rail transport.

Quebec City is a capital, a heritage city, a touristic city, a regional centre and a gateway to travellers heading north or east.

Quebec City has always had access problems. Ten years ago, there were no trains downtown. The city, the provincial and federal governments and their agencies invested a lot of efforts to solve this problem. More than \$60 million have been spent to give rail access to downtown Quebec and to renovate an old train station, the *gare du Palais*. Today, we are wondering why all those investments were made as we are facing what I would personally call a slow and insidious euthanasia process of our passenger rail system.

We have made huge efforts to improve access to Quebec. As regards air transport, we have achieved great results. The road network is starting to be used to full capacity. The connecting bridges, in particular those that connect with the access roads Quebec-Montreal-South Shore, are jammed for long hours during the day.

Instead of 48 trains a week to Montreal, we will only have 21. We will no longer have any link with the North Shore. This means that Three Rivers and the Mauricie area are no longer linked with the capital city. This means

[Texte]

que les 72,000 passagers que nous devrions perdre vont se retrouver sur les routes ou dans les avions, alors que la capacité de volume dans ces moyens pose déjà des problèmes. La liaison Québec—Mont-Joli disparaît, ce qui veut dire que Québec, comme plaque tournante vers l'Est, voit son rôle considérablement diminué.

Monsieur le président, je ne veux pas prendre trop de votre temps, mais je vous dirai que, pour Québec, la disparition du train qui, selon nous, est inéluctable avec le genre de coupures annoncées, est une catastrophe. Au moment où, dans la foulée des investissements des 10 dernières années pour les équipements ferroviaires dans notre région, on pouvait espérer que ces investissements continueraient de façon à améliorer le service et le produit, et donc à accroître la clientèle, on fait un virage de 180 degrés et on s'en va dans l'autre direction.

Nous ne comprenons pas qu'on puisse justifier, dans une perspective strictement budgétaire, de ramener à zéro un mode de transport en se basant sur le fait que la clientèle canadienne qui l'emprunte est faible. En marketing, j'ai toujours appris qu'il fallait d'abord avoir un bon produit avant de penser à avoir une clientèle pour le produit. On ne crée pas un bon produit quand on a une clientèle; on crée d'abord un bon produit qui attire la clientèle.

Pour Québec, les diminutions annoncées ont de lourdes conséquences. À long terme, nous voyons carrément le train disparaître. De toute façon, à court terme, toutes les infrastructures ferroviaires de la rive nord vont se déprécier. Que ferons-nous si jamais, au terme des études de la Commission d'enquête, on nous dit qu'il faut rétablir le train? Entre-temps, on aura tout laissé tomber. Cela nous semble beaucoup plus logique, dans les circonstances, de demander au gouvernement fédéral de maintenir le statu quo et de ne prendre les décisions qui s'imposent que lorsqu'il aura en main le rapport de sa commission d'étude.

Pour Québec, monsieur le président, c'est un problème extrêmement grave.

**Le président:** Merci, monsieur le maire, pour votre présentation très courte

and also et très sensible.

**Mayor Pelletier:** If I was more impressive that way, Mr. Chairman, then I am happy.

**Mayor Durrell:** I would ask the mayors again to try not to repeat any information that has been said.

Mr. Gilles Beaudoin, Mayor of Trois-Rivières.

**Son honneur le maire Gilles Beaudoin (ville de Trois-Rivières):** Monsieur le président, pour faire suite aux commentaires des maires de Montréal, Québec et Toronto, je voudrais vous dire que Trois-Rivières, située dans le corridor Québec-Windsor sur la rive nord, a réalisé en quelques années, avec l'aide des gouvernements, un dossier très important: une des premières gares intermodales au Québec et peut-être au Canada.

[Traduction]

that the 72,000 passengers that we are about to lose are going to be travelling by road or by air, while these two modes of transportation already have a capacity problem. There is no longer any Quebec—Mont-Joli link, which means that Quebec City will lose a great deal of its importance as a gateway to eastern Canada.

Mr. Chairman, I do not want to waste too much of your time, but I will tell you that for Quebec City, the cancellation of the train service which, according to us, is bound to happen with the kind of cuts announced, is a catastrophe. At a time when following the investments made the last 10 years in rail transportation in our area, we had hoped for a continuing trend and an improvement in the service and the product and thus an increase in the number of passengers, we are making a U-turn and are heading in the opposite direction.

We cannot understand how you can justify cancelling a mode of transportation for strictly budgetary reasons, on the basis that only a few Canadian passengers use it. I was always told that in marketing you first have to have a good product to sell before finding people to buy it. You do not create a good product once you have the clientele; you create the good product first then you attract the clientele later.

The announced cuts will have dire consequences for Quebec City. In the long run, we foresee the cancellation of train altogether. In any case, in the short term, the whole rail infrastructure on the North Shore will depreciate. What are we going to do if following the royal commission's inquiry, we are told we have to re-establish the rail service? In the meantime, everything will have been neglected. It seems to us much more logical under the circumstances to request the federal government to maintain the status quo and only to take the necessary decision once they have received the royal commission's report.

For Quebec City, Mr. Chairman, this is a very serious problem.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayor, for a very short,

un exposé bref et sensé.

**M. Pelletier (maire):** Si vous avez été impressionné par mon bon sens, monsieur le président, je m'en réjouis.

**M. Durrell (maire):** Une fois de plus, je demanderai aux maires de garder confidentielle les informations reçues.

M. Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières.

**Mayor Gilles Beaudoin (City of Three Rivers):** Mr. Chairman, following the comments made by the mayors from Montreal, Quebec and Toronto, I want to say that Trois-Rivières, located in the Quebec-Windsor corridor on the North Shore, has realized in the last few years with the help of governments a very important achievement, namely one of the first inter-modal station in Quebec and maybe in Canada.



## [Text]

C'est dans cette perspective qu'un investissement de 2 millions de dollars a été affecté à la restauration de la gare intermodale de Trois-Rivières. Cet investissement de VIA Rail était un geste réfléchi, dont les motivations profondes sont valables encore aujourd'hui et suffisent à prouver que Trois-Rivières mérite de demeurer un noeud ferroviaire. En effet, le concept de gare intermodale, mis de l'avant en 1982, s'appuyait sur des études sérieuses et s'est réalisé en 1987 grâce à la participation de différents partenaires, dont la ville de Trois-Rivières.

À l'époque, et ces données sont vérifiables encore aujourd'hui, le bassin de population de la région de Trois-Rivières, son importance au plan industriel et ses besoins en matière de transport justifiaient une intervention majeure qui devait profiter à la ville et à toute la région. La gare intermodale allait devenir un atout pour le développement économique en général et pour le développement touristique en particulier.

• 1005

Au plan de l'aménagement urbain, la ville avait procédé aux interventions nécessaires par l'acquisition de terrains, l'aménagement d'aires de stationnement et l'ajustement des circuits d'autobus urbains.

La compagnie Voyageur, un autre partenaire, avait accepté et réalisé la cohabitation avec VIA Rail, consacrant ainsi la vocation intermodale du vénérable édifice de la rue Champflour. C'est donc en 1987, après toutes ces études et tous ces travaux, que la nouvelle gare intermodale a été inaugurée. Son avenir s'annonçait prometteur dans la mesure où était reconnue l'importance du corridor de la rive nord et l'urgence d'améliorer la qualité du service passager.

Dans le même esprit, Canadien Pacifique a investi 7 millions de dollars pour reconstruire le pont ferroviaire de Sainte-Anne-de-la-Pérade. Cet investissement, ajouté à celui de la gare de Trois-Rivières, a été réalisé à la satisfaction du milieu socio-économique. Il était la preuve que les autorités compétentes avaient une vision globale et à long terme du transport ferroviaire.

Aujourd'hui, si la décision du 15 janvier est maintenue, Trois-Rivières aura la plus belle gare du Canada, mais pas de trains. Merci.

**M. Doré:** Monsieur le président, je vous donne trois chiffres sur l'impact économique. Pour Montréal, 913 emplois seront perdus directement en raison de la décision si elle s'applique à compter du 15 janvier. Si on applique l'impact à l'ensemble de l'économie à partir du tableau intersectoriel du Bureau de la statistique du Québec, 2,700 emplois des secteurs satellites de l'industrie du taxi, du tourisme, des fournisseurs de VIA et du commerce au détail seront affectés. Donc, 2,700 emplois permanents seront perdus globalement. Si on essayait de projeter pour voir ce que comporterait la création d'un nombre équivalent d'emplois de remplacement, on constaterait que ces 2,700 emplois permanents auraient,

## [Translation]

This is the reason \$2 million have been invested in the renovation of the inter-modal station of Trois-Rivières. This was a well-thought-out investment on the part of VIA Rail, maybe for reasons that are still valid today and show that Trois-Rivières should remain a rail hub. Indeed, the concept of the inter-modal station that was advanced in 1982 was based on serious studies and became reality in 1987 through the participation of several partners, one of them the City of Trois-Rivières.

At the time, and these data are still valid for today, the population base of the Trois-Rivières area, its industrial significance and its transportation needs justified a major intervention that was to benefit the city and the whole area. The inter-modal station was to become an asset for the economic development in general and for tourism development in particular.

With respect to urban development, the city had to buy some land, to develop some parking areas and to modify bus routes in the city.

The Voyageur company, another partner, had agreed to share the accommodation with VIA Rail, so that the venerable building of Champflour Street became the inter-modal centre. This is how in 1987, when some of the studies and the works were completed, that the new inter-modal station was inaugurated. Its future looked promising inasmuch as the importance of the North Shore corridor was recognized and the necessity to improve the quality of the passenger service is acknowledged.

In the same vein, Canadian Pacific invested \$7 million for the reconstruction of the railway bridge in Sainte-Anne-de-la-Pérade. This investment, coupled with the station in Trois-Rivières, satisfied the social and economic environment. It was evidence that the powers that be had a global, long-term vision of rail transportation.

Today, if the decision on cutbacks on January 15th is maintained, Trois-Rivières will have the most beautiful station in Canada but no trains. Thank you.

**Mr. Doré:** Mr. Chairman, let me give you three figures on the economic impact. In Montreal, 913 jobs will be lost as a direct result of the decision if it is implemented as of January 15th. If this impact is applied to the whole economy from the intersectoral data of the Quebec Statistic Bureau, 2,700 jobs in related sectors such as the cab industry, tourism, VIA suppliers and retail businesses will be affected. Therefore, there will be a total loss of 2,700 full-time jobs. If we try to project what the creation of an equivalent number of replacement jobs would entail, we would see that in dollars of 1989, these 2,700 permanent jobs would represent a value of \$1.9 billion over a 25-year period at a 5% rate. Therefore, we would

[Texte]

en dollars de 1989, une valeur de 1.9 milliard de dollars sur une période de 25 ans à un taux de 5 p. 100. Il faudrait donc 2 milliards de dollars, sur une période de 25 ans, pour contrer les pertes encourues par ces coupures.

C'est donc substantiel pour l'économie de Montréal. Évidemment, je ne parle pas du fait que ces coupures qui mettent en péril la survie du système du rail passager au Canada peuvent avoir des effets encore plus importants, puisque Montréal est un important centre d'entretien et le siège social de VIA.

**Mayor Durrell:** We will go to the other end of the corridor right now, Mr. Chairman, and go to John Millson, the Mayor of Windsor.

**His Worship Mayor John Millson (City of Windsor):** Mr. Chairman, thank you very much. As you know, the City of Windsor sometimes appears to be the end of the line but we are in fact very much the gateway to Canada and the beginning. I am going to make my presentation showing the potential that VIA Rail has beginning from Windsor. It is the gateway to Canada and it has provided a continuous flow of tourist dollars into cities such as Toronto, Montreal, Quebec and beyond.

**The Chairman:** You mean central Canada—Upper Canada.

**Mayor Millson:** The ridership in the Windsor-Toronto area has the best ridership and also has the best recovery of any of the lines across Canada. It has a 74% cost recovery. If you take a look at the Chicago-Quebec City corridor, there are 28 million people accessible to a train within 30 miles of their home. In other words, you have 28 million people as a market to go after.

Right now Amtrak and the Mayor of Detroit have been talking to me and they already have the blueprint for the higher-speed rail service that will link Chicago to Detroit. This kind of a market coming right to the edge of Canada has a tremendous potential for a higher-speed rail service to run straight through from Windsor to Quebec as well to gain access to that American market.

With the implementation of free trade, the city of Windsor in the corridor of southwestern Ontario has been the fastest-growing region anywhere. The city of Windsor and the city of Detroit enjoy the largest market port of international trade anywhere in North America. We have \$53 billion worth of trade in our area, which impacts heavily on our existing road structures. With the Free Trade Agreement, we are hoping for and we desire and need a very efficient VIA Rail transport system in order to carry on with the passengers to take as many vehicles off the existing congested road system we already have.

• 1010

The city of Windsor is also becoming a destination point for conventions. We have over 10,000 rooms within access to the downtown city of Windsor corridor. We have

[Traduction]

need \$2 billion over a 25-year period to counter the losses incurred because of these cuts.

This is therefore a substantial loss for the economy of Montreal. Of course, I am not mentioning the fact that these cuts are jeopardizing the survival of the passenger rail system in Canada, which can have even more serious effects, since Montreal is an important maintenance centre and the headquarters for VIA.

**M. Durrell:** Nous allons maintenant passer à l'autre bout du corridor, monsieur le président, et donner la parole à John Millson, maire de Windsor.

**Son honneur le maire John Millson (ville de Windsor):** Monsieur le président, je vous remercie. Windsor est parfois au bout de la ligne, mais nous sommes en fait en tête de ligne. Dans mon exposé, je vous parlerai des possibilités de VIA Rail à partir de Windsor. C'est la porte d'accès au Canada, qui assure un flot continu de recettes touristiques à des villes comme Toronto, Montréal, Québec, etc.

**Le président:** Vous voulez dire porte d'accès au centre du Canada, au Haut-Canada.

**M. Millson:** Dans la région de Windsor-Toronto, nous avons le plus grand nombre de passagers du Canada ainsi que les plus grandes recettes. Le service récupère 74 p. 100 de ses frais. Si vous considérez le corridor Chicago-Québec, 28 millions de gens ont accès à un train dans un rayon de 30 milles de leur domicile. En d'autres termes, vous avez un clientèle possible de 28 millions de gens.

Au cours des entretiens que j'ai eu dernièrement avec le représentant d'Amtrak et le maire de Détroit, j'ai appris qu'ils avaient déjà un plan d'un service ferroviaire TGV qui ferait le lien entre Chicago et Détroit. Parce que cela se passe tout près de nos frontières, cela veut dire que l'on pourrait avoir au Canada un service TGV qui irait directement de Windsor à Québec et nous pourrions également avoir accès au marché américain.

Grâce à la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange, la ville de Windsor, située dans le corridor du Sud-ouest ontarien, a connu un taux de croissance supérieur à toute autre région. La ville de Windsor et la ville de Détroit ont accès au plus important port de commerce international de toute l'Amérique du Nord. Nous avons 53 milliards de dollars d'échanges commerciaux dans notre région, ce qui taxe lourdement notre infrastructure routière. Grâce à l'Accord de libre-échange, nous avons besoin d'un système de transport ferroviaire VIA Rail très efficace pour pouvoir transporter les passagers et pour dégager dans la mesure du possible un réseau routier déjà encombré.

La ville de Windsor est également en train de devenir un rendez-vous important des congrès. Nous disposons de plus 10,000 chambres avec accès au corridor du centre-



**[Text]**

the fourth-largest convention centre in Detroit. In fact it is the largest continuous floor space anywhere in North America. What we require is an efficient VIA Rail high-speed transport service that will link up with Amtrak in the States and present an affordable and competitive transportation system between Windsor and Quebec City.

**His Worship Mayor Tom Gosnell (City of London):** Mr. Chairman, the actions of the federal Minister of Transport in moving ahead with VIA cuts by Order in Council have created an air of frustration in London and southwestern Ontario and have left many citizens questioning whether Canadians in fact do live in a nation where individuals still have an input into decisions that affect their lives.

The cuts we will experience in London alone reduce VIA service by 50%, with key early morning trains on a slicing block. The viability of using the trains to travel to Toronto for business or pleasure is now seriously in doubt.

Mr. Chairman, many people were surprised when they learned that the London VIA station handles the second highest volume of passengers in Ontario, with only Toronto recording more passengers. That fact does not surprise the thousands of business people, tourists, students and medical patients who use those trains in the fastest growing region in Canada.

For the federal government to say that rail passengers displaced by VIA cuts can move quickly to road or air transportation in the London area is a prime example of the federal government's lack of understanding about the transportation problems facing southern Ontario. Highway 401, our main ground link to Toronto and Montreal, into the heart of the business and tourist opportunities, is already stressed to the breaking point, especially in the London area.

You should be aware the province has already held talks with my office and several other mayors in the London area about the traffic volumes. The province is taking long-term steps to alleviate today's problems. But those roadworks, Mr. Chairman, would for all intents and purposes be obsolete before they leave the drawing board, with a higher volume of cars on the roadways in southern Ontario created by a reduced VIA service.

An increase in air service to cover VIA losses is not viable for London, for many reasons. The same transportation minister who is pressing ahead with cuts to passenger rail service also tells us that Pearson International Airport is choked with air traffic and London and Hamilton are being looked at as possible cargo and passenger destinations.

**[Translation]**

ville de Windsor. Notre Centre des congrès est le quatrième en importance de la région. De fait il s'agit de la plus grande superficie continue de toute l'Amérique du Nord. Il nous faut un service VIA Rail de transport à grande vitesse efficace qui pourra assurer la correspondance avec le réseau Amtrak des États-Unis et satisfaire à un prix abordable et compétitif les besoins de transport entre Windsor et Québec.

**Son honneur le maire Tom Gosnell (ville de London):** Monsieur le président, en imposant par décret des compressions à VIA Rail, le ministre fédéral des Transports a suscité un climat de frustration à London et dans le sud-ouest de l'Ontario. Depuis, bien des Canadiens se demandent si nous vivons vraiment dans un pays où les citoyens ont leur mot à dire dans les décisions qui les concernent.

Dans le seul cas de London, le service de VIA Rail sera réduit de 50 p. 100 et le service matinal est menacé. On peut maintenant douter sérieusement de la viabilité du transport ferroviaire pour les déplacements d'affaires ou de loisirs vers Toronto.

Monsieur le président, bien des gens ont été surpris d'apprendre que la gare VIA Rail de London était la deuxième en importance de l'Ontario pour ce qui est du nombre de passagers, ne le cédant qu'à Toronto. Il n'y a là rien de surprenant pour les milliers de gens d'affaires, de touristes, d'étudiants et de malades qui utilisent ces trains dans la région du Canada où la croissance est la plus forte.

En prétendant que les passagers refoulés par les compressions à VIA Rail peuvent se déplacer rapidement grâce au transport routier ou aérien dans la région de London, le gouvernement fédéral affiche son manque de compréhension à l'égard des problèmes de transport qui confrontent le sud de l'Ontario. L'autoroute 401, notre principal lien terrestre avec Toronto et Montréal, avec les principaux centres d'affaires et de tourisme, est déjà utilisée à pleine capacité, notamment dans la région de London.

Vous devez savoir que la province a eu des discussions avec mon bureau et celui de plusieurs autres maires de la région de London au sujet du volume du trafic routier. Elle prend des mesures à long terme pour résoudre les problèmes qui existent aujourd'hui. Cependant, monsieur le président, cette infrastructure sera tout bonnement désuète avant même de quitter la planche à dessins, compte tenu du volume accru d'automobiles qui vont fréquenter les routes du sud de l'Ontario à cause de la réduction du service de VIA Rail.

Pour diverses raisons, l'accroissement du service aérien pour compenser des pertes à VIA Rail ne constitue pas une solution viable. Non seulement le ministre des Transports procède à la réduction du service ferroviaire de transport de passagers, mais il nous dit du même souffle que l'aéroport international Pearson est bondé et qu'on envisage London et Hamilton comme destinations possibles pour la fret et les passagers.

[Texte]

The contradiction and lack of an overall game plan of transportation are graphically demonstrated by that scenario. As well, air travel is simply out of the price range of many people who use the trains. The train is the main mode of travel for 25,000 students at the University of Western Ontario and the 10,000 students at Fanshawe College in London. The price of a plane ticket is out of the question for this group and many others, including seniors and lower-income families.

Mr. Chairman, we have several letters which I will make available, along with a copy of the brief today, from business leaders who seriously question the viability of maintaining or building their head offices and companies in London without an efficient passenger rail service to Toronto and Montreal, and I am sure that is the same feeling that many other communities have in our corridor.

London's economic development office receives calls almost daily from companies interested in the London and southwestern Ontario market because of the positive lifestyle, costs and atmosphere for doing business. Those jobs create a vibrant economy not only in London but across the region. Without a safe and efficient rail link to Toronto and Montreal for business meetings, it will put a major dent in the growth of our city and our entire region.

We call London the capital of southwestern Ontario for many reasons. It is not some empty accolade or sales tool for development. Residents of Woodstock, St. Thomas, Chatham, Sarnia, Strathroy, and of hundreds of villages and townships come to our city for employment, business needs, education and medical facilities. Without a strong VIA, without a vision of improvement of passenger rail service in the corridor, the residents of southwestern Ontario as a whole will suffer. These people have demonstrated that they use the rail service. Why should they lose it?

Mr. Chairman, reducing the passenger rail service by 50% to London and further maintaining that it is a viable service cannot be supported fiscally or practically by the Minister of Transport or the Government of Canada.

• 1015

**Mayor Durrell:** We will now have Councillor Harold Lavigne from Toronto speak on the effect in Toronto. It is dynamite. You are going to love this one. Normally we would pass over Toronto and get right to the meat of it, Mr. Chairman.

**Mr. Harold Lavigne (Councillor, City of Toronto):** Toronto is the busiest city in the entire VIA system, with roughly 10,000 passengers on 59 trains every day at Union

[Traduction]

On voit à quel point le plan d'ensemble en matière de transport, si plan d'ensemble il y a, peut être incohérent. Il faut dire également que le transport aérien n'est tout simplement pas à la portée de bon nombre d'utilisateurs du train. Le train constitue le principal mode de déplacement de 25,000 étudiants de l'Université *Western Ontario* et de 10,000 étudiants du Collège *Fanshawe*, à London. Ces voyageurs et bien d'autres, notamment les personnes âgées et les familles à faible revenu, ne sont pas en mesure de payer le prix de l'avion.

Monsieur le président, en plus du mémoire que nous présentons aujourd'hui, je vais vous soumettre plusieurs lettres qui proviennent de chefs d'entreprise qui commencent à remettre en question l'existence de leurs sièges sociaux dans la région de London en l'absence d'un service de transport ferroviaire de passagers vers Toronto et Montréal. Je suis convaincu que ce sentiment est partagé par beaucoup d'autres localités de notre corridor.

Le bureau du développement économique de London reçoit pratiquement tous les jours des appels de sociétés qui s'intéressent au marché de London et du sud-ouest de l'Ontario en raison de la qualité de vie, des coûts et du climat d'affaires qui caractérisent la région. Les emplois ainsi créés assurent le dynamisme de l'économie de London et de l'ensemble de la région. En absence d'un liaison ferroviaire efficace avec Toronto et Montréal sur laquelle les gens d'affaires peuvent compter, la croissance de notre ville et de l'ensemble de notre région sera gravement compromise.

Si on appelle London la capitale du sud-ouest de l'Ontario, ce n'est pas par prétention ou simplement pour attirer les investisseurs. Les résidents de Woodstock, de St. Thomas, de Chatham, de Sarnia, de Strathroy et de centaines de villages et de cantons fréquentent notre ville pour travailler, pour vaquer à leurs affaires, pour étudier et pour obtenir des soins médicaux. Il faut que la société VIA Rail soit forte et qu'elle ait pour objectif d'améliorer le service de transport ferroviaire de passagers dans le corridor, sans quoi les résidents du sud-ouest de l'Ontario vont souffrir. Ces gens utilisent le train, c'est prouvé. Pourquoi devraient-ils le perdre?

Monsieur le président, on ne peut à la fois réduire de 50 p. 100 le service passagers vers London et du même souffle prétendre que le service est viable. Une telle position est insoutenable sur le plan budgétaire et sur le plan pratique pour le ministre des Transports ou pour le gouvernement du Canada.

**M. Durrell:** Le conseiller Harold Lavigne de Toronto va maintenant parler des effets sur cette ville. C'est de la dynamite. Vous allez adorer cela. Normalement, monsieur le président, nous laissons tomber Toronto pour passer à l'essentiel.

**M. Harold Lavigne (conseiller, Ville de Toronto):** Toronto est la ville où il y a le plus de passagers de tout le réseau VIA. On compte quotidiennement à la gare Union



## [Text]

Station. It is impressive even by international standards. VIA is a vital inter-city component of the entire multimodal transport system serving Toronto. It is the rail focus of southern Ontario.

VIA helps to sustain the economic and social linkages with southwestern Ontario. The cuts damage these linkages and put a great strain on the already overloaded air and road systems. The damage to the economic and social links with the Atlantic provinces, Quebec, eastern and northern Ontario, and western Canada are of no less concern. In short, VIA, even in its current condition, plays a critically important role in linking Toronto and the rest of Canada.

Not one of VIA's routes serving Toronto lacks ridership or public support. Only the inadequacy of VIA's fleet hampers ridership in and out of Toronto. The simple fact is that in many respects Toronto is a rail-oriented city. VIA and GO Transit together move roughly 28,000 passengers in and out of Toronto each day. The slashing of Toronto's inter-city rail service to all points in the country will undermine a form of transportation Torontonians cannot afford to lose.

A minimum of 2,700 VIA passengers will be thrown off the trains and onto the air and road systems. Our air and road systems are already creaking under the strain of ever-increasing traffic. VIA Rail service cuts translate into a loss of about 5,000 available seats, resulting in 41 additional airplanes or 110 additional buses, or 2,500 extra private vehicles on the highways. Toronto will lose almost 700 VIA Rail workers directly and more than 1,750 jobs indirectly. Rail is the only form of transportation that still has the capacity to soak up these increases with relatively minor capital improvements.

In Toronto we do not need more studies or royal commissions. We need logical investment in new equipment, a reduced administrative structure at VIA, and a clear commitment from the federal government. We do not need rail passenger reductions. We need improvements; and we have waited 20 years for these improvements. We have supported our passenger trains despite often spotty service. We urge you to preserve and renew and reinvigorate our services in Toronto and across the country. This country can afford nothing less.

**Mayor Durrell:** The proposed cuts will leave the capital of Canada with the worst rail service of any capital anywhere in developed countries in the world. It will also give us the distinct honour of having been surpassed by at least five capitals in Third World countries. When you

## [Translation]

quelque 10,000 passagers voyageant à bord de 59 trains. De tels chiffres seraient impressionnants pour n'importe quelle ville du monde. VIA Rail est un élément clé de l'ensemble du réseau de transport intermodal interurbain qui dessert Toronto. C'est le noyau ferroviaire du sud de l'Ontario.

VIA Rail contribue aux liens sociaux et économiques dans cette région. Les compressions compromettent ces liens et surtaxent des réseaux aériens et routiers déjà surexploités. Les répercussions néfastes sont tout aussi graves sur les plans économique et social, pour ce qui est des liens avec les provinces de l'Atlantique, le Québec, l'Est et le Nord de l'Ontario et aussi l'Ouest du pays. Pour tout dire, même dans son état actuel, le réseau VIA joue un rôle de liaison tout à fait essentiel entre Toronto et le reste du Canada.

Pour tous les itinéraires de VIA passant par Toronto, les passagers ne manquent pas et l'appui du public non plus. Le seul obstacle à la fréquentation de l'escale torontoise de VIA Rail, c'est l'insuffisance du matériel roulant de la société. De fait, Toronto est une ville axée sur le mode ferroviaire à bien des égards. Ensemble, VIA Rail et GO Transit transportent environ 28,000 passagers par jour à destination et en provenance de Toronto. La réduction du service ferroviaire interurbain qui lie Toronto au reste du pays aura pour effet de rendre plus précaire une forme de transport dont les Torontois ne sauraient se passer.

Au minimum, 2700 passagers de VIA Rail vont être obligés de se rabattre sur le transport aérien ou routier. Or, ces modes de transport sont déjà surtaxés par une fréquentation sans cesse croissante. La réduction du service VIA Rail signifie une perte d'environ 5,000 places, ce qui correspond à 41 avions de plus ou à 110 autocars de plus ou encore à 2,500 véhicules privés de plus sur nos routes. Toronto va perdre en emplois directs presque 700 travailleurs de VIA et, indirectement, plus de 1,750 emplois. Seul le mode ferroviaire a encore la capacité d'absorber une demande croissante grâce à de nouvelles immobilisations relativement restreintes.

Ce qu'il faut à Toronto, ce ne sont pas d'autres études ou d'autres commissions royales d'enquête. Il nous faut un programme d'immobilisations rationnel, un allègement de la structure administrative chez VIA Rail et un engagement ferme du gouvernement fédéral. Il nous faut non pas une baisse du nombre de passagers qui prennent le train mais des améliorations. Ces améliorations, nous les attendons depuis 20 ans. Nous avons accordé notre appui aux trains de passagers, en dépit d'un service parfois aléatoire. Nous vous exhortons à maintenir, à rénover et à revigorer nos services à Toronto et partout ailleurs au pays. Le Canada ne peut se permettre d'en faire moins.

**M. Durrell:** Une fois réalisées les compressions prévues la capitale du Canada aura le pire service ferroviaire de toute les capitales du monde développé. Ottawa aura également l'honneur douteux d'avoir été surpassé sur ce plan par au moins cinq capitales du tiers monde. Compte

## [Texte]

consider that and you consider the efforts this federal government and previous governments have made to make the capital a place of distinction, a place all Canadians can be proud of, I do not think that is the direction we want to take.

We are the fourth-largest metropolitan area in Canada. When you consider that Montreal and Toronto lie on our doorstep, you have three of the four largest metropolitan areas in our country all in very close proximity.

The rail service that exists between these three major centres bears out the success we have enjoyed thus far. We have had 70% service between Toronto and Ottawa. Yet we are going to face a 26% cut. We have had 56% service between Montreal and Ottawa; yet we are going to face a 36% cut. All in all, you are going to see somewhere in the vicinity of 600,000 people having to find alternative means of transportation between the capital and other major areas.

Tourism in the metropolitan area represents about 28,000 jobs. I know the Members of Parliament who continue to face the difficulty of the role of the government in the capital are pleased when they see the private sector take up such a large share of our employment base. I can assure you the rail service has been a very important part of that for us.

• 1020

What does it all really mean? We get into numbers and we get into millions. As C.D. Howe once said, what is a million? I thought I might try to break it down into some things we can all understand.

Who uses VIA? It is not the business men and women of Canada any longer. They have long since forsaken our rail service as a viable means of transportation, and that is unfortunate. VIA is used by students, by seniors, and generally by people who are less fortunate.

You will not be able to buy a ticket in Ottawa after 5 p.m. when these cuts go in, so if you happen to be working and you show up at the station at 5.05 p.m. to pick up your train ticket so your son or daughter can come and visit, you are going to have to go home and come back the next day or ask the boss to give you time off work.

You are not going to be able to check your baggage in the Ottawa station, because the cuts are going to mean that we are closing our baggage check. I do not know what the hell you are going to do with your bags, but you had better carry them with you.

If you have been in the Ottawa station recently, you will have noticed that the clocks do not work any longer. I can assure you that they are not going to work in the

## [Traduction]

tenu de cela et des efforts que le gouvernement fédéral actuel et que les gouvernements antérieurs ont consenti pour faire d'Ottawa une capitale de marque, un endroit dont tous les Canadiens peuvent être fiers, je conçois mal que l'orientation que nous sommes en train de prendre soit la bonne.

Ottawa est la quatrième agglomération métropolitaine en importance du Canada. Montréal et Toronto sont pratiquement à nos portes. Ainsi, trois des quatre plus grandes régions métropolitaines sont situées à faible distance l'une de l'autre.

Si on en juge par le taux de fréquentation du service ferroviaire entre ces trois grands centres, il faut bien dire que le marché est là. Entre Toronto et Ottawa, le taux est de 70 p. 100. Pourtant on s'apprête à imposer des compressions de 26 p. 100. Entre Montréal et Ottawa, le taux de fréquentation a été de 56 p. 100, pourtant des compressions de 36 p. 100 sont prévues. Au total, quelque 600,000 personnes vont devoir trouver d'autres moyens de transport entre la capitale du pays et d'autres grands centres.

Dans la région métropolitaine, le secteur du tourisme compte 28,000 emplois. C'est avec satisfaction que les députés pour qui l'importance du secteur gouvernemental dans la région de la capitale nationale pose un problème constatent que le secteur privé représente une partie considérable de notre bassin d'emplois. Je puis vous garantir que le service ferroviaire a joué un rôle primordial à cet égard.

Qu'est-ce que tout cela signifie au juste? Nous parlons de chiffres et de millions. Or, comme l'a déjà dit C.D. Howe, qu'est-ce qu'un million? Je me suis efforcé de brosser un tableau que tous pourraient comprendre.

Qui sont les usagers de VIA Rail? Ce ne sont plus les gens d'affaires. En effet, ces derniers ont déjà depuis longtemps abandonné le service ferroviaire comme moyen de transport viable. Ceux qui utilisent VIA Rail, ce sont les étudiants, les personnes âgées et, d'une façon générale, les gens moins fortunés.

Il sera impossible d'acheter un billet à Ottawa après 17 heures, une fois les compressions entrées en vigueur, de sorte que si vous travaillez et que vous avez le malheur d'arriver à la gare à 17h05 pour prendre un billet qui permet à votre fils ou à votre fille de vous rendre visite, vous allez devoir retourner chez vous et revenir le jour suivant ou bien demander au patron de vous accorder du temps libre.

Il ne sera plus être possible de consigner les bagages à la gare d'Ottawa, à cause des compressions. Je ne sais pas trop ce que vont faire les gens de leurs bagages sinon les transporter avec eux.

Si vous êtes passés par la gare d'Ottawa dernièrement, vous aurez constaté que les horloges ne fonctionnent plus. Je puis vous garantir qu'elles ne fonctionneront pas non



## [Text]

future. You are not able to take the escalators because they are all broken and they are not going to be repaired. You are going to have to walk up that ramp. When you are 70 years of age and you are dragging a bunch of bags, because there are not any red caps any longer, either. . . I arrived from Montreal last weekend by train. I watched a senior and I ended up carrying her bag because there was no way this woman was going to make it up that ramp. Is that the type of capital we want to see? What I tell you will happen in the Ottawa station is going to happen coast to coast. That is the reality.

To hell with all the big numbers, because we can get lost on 2,600 jobs in a country where millions of people are working; it is easy. But when you see that slow deterioration from the simplest little thing of not being able to tell the time to not being able to take an escalator to not being able to check your bags to not being able to buy a ticket, that is not the national dream that was sold to us one hundred and some years ago.

None of the people I talk about, the students and the less fortunate, are constitutional lawyers. Not one of them understands a damn thing about Meech Lake. They could not tell you one end of it from the other. At a time when we want people to be travelling our country and understanding what it is all about—to go to Wolfville, Nova Scotia, and see what happens there, or to go to Newfoundland and see what happens there, or to go out west—they are going to travel by train. The action that is taking place right now is going to remove that, and their only impression of Canada is going to be what they read in the press and what they hear from the lawyers. And god damn it, that is not the vision of Canada that I have.

Thank you.

**The Chairman:** Mr. Mayor and your associates, I want to compliment you on your presentation. We have had 10 presenters, all within the hour. That is a remarkable precedent. I wonder if you use it in your own council meetings, but I am glad you used it here.

Mayor Doré mentioned Amtrak. We had Amtrak in here yesterday, the vice-president of marketing and sales. I want to tell you a little story just to lighten the load here a little. I wish more members had been here to listen to this vice-president, who was young and enthusiastic and who believed in the system. He told a story that I had not read or heard. It was about David Stockman and a fellow called President Ronald Reagan. Amtrak started in 1970. It went through some ups and downs. There was pressure of fiscal restraint and deficit reduction, and of course no one has any of that under control, certainly there, and we are trying to get it under control here.

## [Translation]

plus à l'avenir. Les escaliers mécaniques sont hors d'usage et ils vont le rester. Il va vous falloir monter la pente à pied. Alors les personnes de 70 ans qui traînent avec eux leurs bagages, puisqu'il n'y a plus de préposés à calotte rouge, vont. . . La semaine dernière je suis arrivé de Montréal par train. J'observais une vieille dame et j'ai finalement transporté ses valises pour qu'elle puisse monter la pente. Est-ce vraiment le genre de capitale que nous souhaitons? Ce que je prédis pour la gare d'Ottawa vaut pour l'ensemble du pays. Voilà la réalité.

Les chiffres ont beau être imposants, nous risquons de passer à côté de la question en parlant de 2,600 emplois dans un pays où des millions de gens travaillent. Mais l'effritement progressif auquel nous assistons et qui se contrérite dans de petites choses bien banales comme le fait de ne pas pouvoir savoir l'heure, de ne pas pouvoir prendre l'escalier mécanique, de ne pas pouvoir mettre les bagages à la consigne et de ne pas pouvoir acheter un billet, voilà qui ne correspond pas du tout au pays dont on nous a fait rêver il y a de cela plus de 100 ans.

Tous ces gens dont je parle, les étudiants, les gens à moyens modestes, ne sont pas des constitutionnalistes. Ils ne comprennent absolument rien à la question du lac Meech. Ils ne seraient pas en mesure de vous en dire grand chose. Nous souhaitons aujourd'hui que la population se déplace au Canada et comprenne ce que veut dire ce pays. Que les gens se rendent à Wolfville, en Nouvelle-Écosse, pour voir ce qui s'y passe, ou qu'ils se rendent à Terre-Neuve ou bien dans l'Ouest pour en faire autant, c'est par train qu'ils pourraient voyager. Les mesures qui sont prises aujourd'hui vont rendre la chose impossible et la seule impression que ces gens vont avoir du Canada, c'est celle que vont leur donner les journalistes et les avocats. Vous m'en voyez consterné. Ce n'est certainement pas là un Canada que j'ai en tête.

Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur le maire, je tiens à vous remercier et à remercier ceux qui ont collaboré avec vous. En moins d'une heure, dix personnes ont pris la parole. Voilà un précédent remarquable. Je me demande si vous en faites autant lors des réunions du conseil, mais je suis heureux de constater que vous l'avez fait ici.

Le maire Doré a parlé d'Amtrak. Or, le vice-président à la commercialisation et aux ventes de cette société comparaisait ici hier. J'ai une petite anecdote à raconter à ce sujet, question de détendre l'atmosphère. J'aurais souhaité qu'un plus grand nombre de députés soient ici pour entendre ce jeune vice-président enthousiaste qui accordait sa confiance au système. Il nous a fait part d'une anecdote que je n'avais ni lue ni entendue ailleurs. Elle portait sur David Stockman et sur un certain président dénommé Ronald Reagan. Amtrak a été lancée en 1970. Il y a eu des hauts et des bas. Les impératifs de la restriction budgétaire et de la réduction du déficit se faisaient sentir et, bien entendu, personne n'arrivait à régler la situation aux États-Unis, ce que nous tentons de faire ici.

[Texte]

One day Stockman, who was a pretty dramatic character who had the ear of the President, walked into the President's office in the 1980s when Amtrak was going through the same type of pressure as VIA is today. Stockman went in with a conductor's hat and one of those changers. He flicked the changer and hit a 25¢ piece, a dime, a 5¢ piece, and one cent. What is going on here, the President said, I thought you came to talk about serious business. Stockman said to the President, as we were told yesterday: Mr. President, if I do that 5 billion more times then you have saved the \$5-billion subsidy on Amtrak and you are going to be \$5 billion better off. The president, being a very interesting person from Hollywood—

• 1025

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** —and used to simple wines, was really entranced with that idea.

Amtrak fought the battle of its life for the next two to three years. It was just Congress and another witness, who we are having after you—the National Association of Railroad Passengers—that built up public pressure and in effect got things turned around. You are right: Amtrak now is a relative success story, going on to better things.

Anyway, I appreciate your presentations. I was horrified, because at one time I thought we were going to be here three hours with the monologue. I had to get this dialogue in and now I throw it open for more of a dialogue to Mr. Tobin.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Thank you very much, Mr. Chairman. I hope the moral of the story is not “Ronald Reagan for Prime Minister”.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** We have a very good Prime Minister. Anyway, let us get on. We cannot afford to bring him to this country; his fee is too much. We could use that fee to help subsidize VIA.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to join you in congratulating the Coalition of Corridor Mayors for an absolutely first-class presentation today and to say to the corridor mayors that not only do we appreciate the presentation today, but I think many Canadians right across the country, including Canadians represented who are living in communities not within your coalition, appreciate the fact that the corridor mayors have taken on this cause as a national cause, as a cause affecting all of the country, and have spoken out not just for your own communities but for a national rail passenger service. Mr. Chairman, as someone who comes from one of the

[Traduction]

Un jour Stockman, qui avait un style assez spectaculaire et qui jouissait de la faveur du président, est entré dans le bureau du président. C'était durant les années 1980, quand le même genre de pression s'exerçait sur Amtrak que celle qui s'exerce à l'heure actuelle sur VIA Rail. Stockman s'est donc présenté avec sa calotte de chef de train et sa petite boîte de monnaie en bandoulière. Le président a été tout étonné de le voir actionner la boîte à monnaie et en extraire une pièce de 25 cents, une pièce de 10 cents, une pièce de 5 cents et un cent. Voyant que le président se demandait s'il devait le prendre au sérieux, M. Stockman lui a dit qu'il lui suffirait de répéter ce geste cinq milliards de fois pour économiser la subvention de cinq milliards de dollars destinée à Amtrak. Le président, personnage Hollywoodien fort intéressant. . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** . . . habitué aux vins ordinaires, a été tout à fait séduit par cette idée.

Au cours des deux ou trois années qui ont suivi, Amtrak a lutté farouchement pour son existence. Grâce au Congrès et à la *National Association of Railroad Passengers*, qui va comparaître ici après vous, l'opinion publique a été mobilisée et il y a eu revirement de la situation. Vous avez raison de dire qu'on peut désormais parler de réussite dans le cas d'Amtrak, qui envisage maintenant des jours meilleurs.

Tout cela pour dire, donc, que vos exposés ont été fort appréciés. J'ai pourtant eu l'impression, à un moment donné, que nous allions assister à trois heures de monologue. Il fallait bien que j'ouvre le dialogue avec cette anecdote et j'invite maintenant M. Tobin à poursuivre le dialogue.

**M. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. J'espère bien que l'anecdote n'est pas un plaidoyer en faveur de la candidature de Ronald Reagan comme premier ministre.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Nous avons un excellent premier ministre. Poursuivons donc. De toute manière, les Canadiens ne pourraient pas se le payer, il demande trop cher. L'argent économisé pourrait servir à subventionner VIA Rail.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à mon tour féliciter la coalition des maires du corridor de la très haute tenue de l'exposé qu'ils nous ont livré aujourd'hui et à leur dire également que les Canadiens sans doute très nombreux, d'un bout à l'autre du pays, et je pense aussi aux Canadiens qui vivent dans des localités qui ne font pas partie de votre coalition, seront heureux de constater que les maires du corridor ont fait de cette cause un enjeu national et se sont portés à la défense non seulement de leur propre localité mais aussi d'un service national de transport ferroviaire de passagers. Monsieur le président, je suis d'une autre région mais comme Canadien, je me



[Text]

regions, I appreciate very much as a Canadian the approach that the corridor mayors have taken to this question.

Mr. Chairman, you mention that we wanted to give a number of people a chance to put questions and so I propose to divide the time that we have among myself, Mr. Fontana from London, and my colleague Mr. Ouellet from Montreal. I would just want to put a question and leave it to the Coalition of Corridor Mayors to determine who answers.

I think many people have made quite a powerful case, including yourselves, over the last period of time for at least a moratorium, at least a pause until the royal commission has a chance to do its work and to come back with a substantial report on the needs of Canada's transportation industry and the proper integration of the various modes of transportation. That case I think has been made effectively again and again and again. The question is now one of having the Government of Canada listen and seriously consider what is, at the end of the day, a very sensible request.

Collectively you are a very powerful group. You represent some of Canada's largest cities, a huge chunk of Canada's population, and you come primarily, with the exception of George, from two very powerful provinces. . . calling a spade a spade. Have you been in touch with the premiers of Quebec and of Ontario and do you have a commitment that this week at the first ministers conference those premiers will raise VIA Rail and raise it in an effective and powerful way?

**Mayor Doré:** The answer is yes. The premiers have been met by a representative of Quebec on one side, from the City of Montreal, and a representative from Toronto. . . Mr. Peterson and Mr. Bourassa. They have created a committee of both provinces on the rail passenger system. At the last provincial premiers conference in Quebec City in August, we were instrumental in getting a resolution adopted unanimously by the premiers of the province, asking for a moratorium. We will in fact be meeting tomorrow with the premiers of Ontario and Quebec together, so this issue will be raised again at the premiers conference this week. For sure, they are on board. They are committed. I think they are concerned. They know the impact. They know that a part of the eventual consequences of the reduction will translate into higher expenditures for road building and for infrastructure—

**Mr. Tobin:** Debt transfers.

**Mayor Doré:** The other remark I want to make comes back to what you first said, which I think is important. We believe the rail passenger in Canada is at stake. The corridor is one of the key components of the area, but the

[Translation]

réjouis de voir les maires du corridor adopter la démarche qui est la leur.

Vous avez dit, monsieur le président, que nous souhaitions donner au plus grand nombre de membres possible l'occasion de poser des questions. Je propose donc de partager le temps qui nous est imparti entre M. Fontana de London, mon collègue M. Ouellet de Montréal et moi-même. Je veux poser une question et je vais laisser aux représentants de la coalition le soin de décider qui va y répondre.

Bon nombre de gens, y compris vous-même, ont prôné de façon fort convaincante dernièrement la nécessité d'un moratoire, d'un répit tout au moins jusqu'à ce que la Commission royale ait eu le temps de terminer son travail et de rédiger un rapport portant sur les besoins du secteur du transport au Canada et sur l'intégration des divers modes. On ne compte plus, il me semble, ceux qui ont présenté de bons arguments en ce sens. Il reste maintenant au gouvernement du Canada à accueillir et à étudier sérieusement une demande qui, en définitive, paraît fort raisonnable.

Ensemble, vous constituez un groupe extrêmement puissant. Vous représentez certaines des plus grandes villes du Canada, une proportion importante de la population du pays et vous venez pour la plupart, sauf George, de deux des provinces les plus puissantes du pays. . . puisqu'il faut appeler les choses par leur nom. Êtes-vous en rapport avec les premiers ministres du Québec et de l'Ontario et ces derniers se sont-ils engagés à soulever la question de VIA Rail en lui accordant toute l'importance qu'elle mérite lors de la conférence des premiers ministres qui aura lieu cette semaine?

**Le maire Doré:** Je répondrai par l'affirmative. Un représentant du Québec, de la ville de Montréal, a rencontré monsieur Bourassa et un représentant de Toronto a rencontré monsieur Peterson. Un comité des deux provinces a été créé pour étudier le réseau de transport ferroviaire des passagers. À l'occasion de la dernière conférence des premiers ministres provinciaux qui a eu lieu à Québec au mois d'août, une résolution visant un moratoire a été adoptée à l'unanimité par les premiers ministres des provinces, grâce notamment à nos efforts. De fait, nous rencontrons demain ensemble les premiers ministres de l'Ontario et du Québec et la question se sera alors soulevée à nouveau durant la conférence des premiers ministres de cette semaine. Ils ne se contentent pas de regarder passer le train, c'est certain. Ils ont manifesté leur engagement et cette question les préoccupe, selon moi. Ils en connaissent les implications. Ils savent bien que les réductions vont notamment entraîner l'augmentation des dépenses consacrées à la construction de routes et d'infrastructures—

**M. Tobin:** Sans oublier les transferts de dettes.

**Le maire Doré:** Ce que je tenais à dire également correspond à ce que vous avez dit au début et qui est important selon moi. Nous sommes d'avis que l'avenir du transport de passagers par chemin de fer au Canada est en

## [Texte]

corridor itself cannot survive without feeders. When you look from the Maritimes at the rest of Canada, the first major city is Montreal. A lot of people who get sick in the Maritimes get cured in major hospitals in Montreal. They need this passenger system to get to the city. We cannot develop a privatized rail system between let us say a corridor that would be from Quebec to Windsor and make a viable operation. It is hopeless.

• 1030

Everybody speaks about the TGV in France, Paris-Lyon, which in fact made a return on investment in nine years instead of fifteen. But what people must know is that the profit generated by this line pays for the deficit on the other lines that are feeders for this line. It is a global system. You cannot have free transportation in any country. You have to make choices. Airplanes are not free. There is discrepancy between the figures—it is between \$35 per passenger to \$42, depending on figures. It is a bit less than passenger, but it is not free, and eventually can grow more.

Basically our view is that the rail passenger system as a mode of transport is an essential component of a network. It should be integrated with the other modes of transport, and that is basically what normally the royal commission should give us. The absurdity of the situation we are in right now is that as a government or as a country we have taken the decision to put things on hold at the same time mandating people to give their co-ordinated view on an integrated policy for this country. I think we are doing it the wrong way. We are killing the system while we are reflecting on what the system should be. Quite honestly, I think after five years we be analysing a corpse.

**Mr. Fontona (London East):** I too want to congratulate the corridor mayors for their absolutely fantastic presentation. More importantly, I think it is a national vision that has been reflected also by the Canadian Federation of Municipalities with Mayor McCallion and Mayor Ferguson, who have taken the lead, I suggest, in the past number of months. Mayors across this city have come to the forefront to put forward a national vision of this country, which I am sorry to say is seriously lacking at both the federal and provincial levels. I take off my hat to all of you for talking about a national vision and a national passenger rail service.

As a former municipal councillor of London, Ontario, I am extremely proud to hear the southwestern Ontario mayors talk about what passenger rail service needs for southwestern Ontario.

## [Traduction]

jeu. Le corridor constitue un élément clé de l'ensemble mais sa survie est étroitement liée à celle des tronçons secondaires. Par rapport à la géographie des Maritimes, Montréal est la grande ville canadienne la plus proche. Il y a bien des gens malades dans les Maritimes qui sont guéris dans les grands hôpitaux de Montréal. Il leur faut le service de transport de passagers pour se rendre dans cette ville. Nous ne pouvons pas mettre sur pied un réseau ferroviaire privé viable dans le corridor entre, disons, Québec et Windsor. C'est sans espoir.

Tout le monde parle du TGV français, le Paris-Lyon, dont l'investissement a été rentabilisé au bout de neuf ans au lieu de 15. Mais il faut qu'on sache que les bénéfices dégagés par le TGV permet d'absorber le déficit des autres lignes qui le desservent. C'est donc un système global. De toute façon les transports ne seront jamais gratuits. Il vous reste alors à choisir. Les avions ne sont pas gratuits non plus, les chiffres varient entre 35\$ par voyageur à 42\$, selon les calculs. C'est un peu moins, mais ça n'est tout de même pas gratuit, et ça pourrait augmenter.

Nous pensons avant tout que le réseau ferroviaire de transport voyageur doit faire partie d'un ensemble plus large, c'est-à-dire être relié aux autres modes de transport, et c'est normalement à ces conclusions que devrait parvenir la commission royale d'enquête. L'absurdité de la situation actuelle tient au fait que notre gouvernement, dans l'intérêt du pays, a décidé de marquer le pas mais en même temps on demande à des gens de donner un point de vue concerté sur ce que pourrait être une politique intégrée en matière de transport. Je pense que nous nous y prenons mal. D'un côté nous sommes en train de vouloir relâcher sur ce que devrait être un secteur que de l'autre, nous étouffons. J'ai l'impression, très franchement, que dans cinq ans nous n'aurons plus qu'un cadavre à ausculter.

**M. Fontona (London-Est):** Moi aussi je voudrais féliciter les maires du corridor pour leur témoignage absolument remarquable. Et je pense, ce qui est tout particulièrement important, qu'ils nous ont donné une vision nationale, notamment celle de la Fédération canadienne des municipalités par la voix de M<sup>me</sup> McCallion et de M. Ferguson, deux maires qui depuis quelques mois, je pense, sont à la pointe du combat. Les maires de ce pays, je le constate, ont su prendre la parole et nous proposer une vision d'avenir à l'échelle nationale, ce qui—je suis désolé d'avoir à le dire—fait sérieusement défaut dans les conceptions fédérales aussi bien que provinciales. Je vous tire donc mon chapeau pour avoir su donner une dimension nationale à votre vision et conception du transport des voyageurs par rail.

J'ai été conseiller municipal à London, en Ontario, et je me félicite de constater que les maires du sud-ouest de l'Ontario se portent à la défense du transport ferroviaire de voyageurs dans leur région.



## [Text]

I would like to direct a question to Mayor Millson and Mayor Gosnell. As the chairman indicated, yesterday we had the pleasure of hearing from the vice-president of Amtrak, who essentially has a very positive vision of passenger rail service in his country, and in fact passenger rail service in total. What he said when asked specifically—and I think Mayor Doré just specifically pointed this out—is that the southwestern Ontario corridor from Windsor all the way to Toronto, and in fact beyond Montreal, is carrying as many passengers as the best Amtrak corridor or service. In fact Amtrak's load capacity on average is only 57%. VIA is carrying more than that. The best cost recovery Amtrak can produce is something in the neighbourhood of 74%, yet that is exactly what VIA is doing from Windsor through to Montreal. I asked him specifically whether it would be his strategy or plan to cut the service in the most heavily used corridors in the Amtrak system. His answer was that of course the strategy of the government or VIA to gut the service of its best parts and to sever the best parts of the system is dubious at best.

You used the phrase that the government wants a national, sustainable, and affordable system. It would seem to me that when you are gutting and cutting the good parts of VIA, especially in the corridor, you are actually going to kill the system.

The other thing I wanted to say is that Amtrak's approach was that it was prepared to work with federal governments, state governments and municipalities. I would like to point out that had you had the opportunity of making this presentation to Mr. Bouchard, as you were promised, before the decisions were made, the municipalities, the provinces and the federal government could have played a positive role in trying to maintain VIA. Have you as a organization put forward through the premiers or directly to the minister the fact that the municipalities could play a positive role in developing a national passenger rail service in this country?

## [Translation]

J'aurais une question à poser à MM. Millson et Gosnell, tous deux maires. Comme l'a déjà indiqué le président, nous avons eu hier le plaisir de recevoir le vice-président de *Amtrak*, qui semble avoir une vision très positive de l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs, dans son pays et de façon générale. Il a d'ailleurs entre autre précisé—ce qui rejoint je crois ce qu'a fait remarqué le maire M. Doré—que dans le corridor du sud-ouest de l'Ontario, de Windsor jusqu'à Toronto, et même au-delà de Montréal, on transporte autant de voyageurs que sur la meilleure des lignes *Amtrak*. Il a aussi ajouté qu'en moyenne, les trains *Amtrak* étaient pleins à 57 p. 100, alors que VIA fait mieux. Dans le meilleur des cas, *Amtrak* ne recouvre ses coûts qu'à 74 p. 100 environ, ce qui est exactement ce que VIA fait entre Windsor et Montréal. Je lui ai alors demandé s'il lui paraîtrait pensable de réduire le service sur les lignes les plus utilisées du réseau *Amtrak*. Il a évidemment répondu que la stratégie du gouvernement, pour VIA, qui consiste à démanteler le service là où il est le meilleur et le plus rentable, paraît pour le moins douteuse.

Vous avez dit que le gouvernement voulait un réseau national, rentable, à des conditions abordables. Or, précisément, démanteler les meilleures parties du service VIA, particulièrement dans le corridor, va évidemment asphyxier VIA.

Je voulais également dire que *Amtrak* est toute disposée à collaborer avec le gouvernement fédéral, celui des états et les administrations municipales. Si vous aviez eu la possibilité de présenter votre point de vue à M. Bouchard, comme on vous l'avait promis, avant que les décisions ne soient prises, les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral aurait pu se donner la main de façon constructive pour préserver VIA. Avez-vous pu expliquer, par l'intermédiaire des premiers ministres provinciaux, ou directement au ministre lui-même, que les municipalités pourraient jouer un rôle tout à fait positif et participer au développement d'un service ferroviaire pour voyageurs au Canada?

• 1035

**Mayor Millson:** In fact, we have made presentations right back to the VIA Rail pricing hearings. We made presentations of the tremendous market potential that existed. The difficulty is that Amtrak is far more aggressive than VIA Rail, and the State of Michigan has undertaken a complete study to develop a blueprint for this higher speed rail service. They are the ones who see the tremendous potential of bringing people from Chicago to Detroit. Every weekend at the train station in Windsor there are literally thousands of individuals waiting to take the trains to feed into the Toronto market.

As the municipal tax bases across this province are supporting convention centres and trying to bring interested people to this corridor, I think a transportation system is so important and critical to support these kinds of convention facilities. Once again the Americans seem

**Le maire Millson:** De fait, nous avons déjà participé aux audiences où les coûts et prix de Via Rail avait été discutés. Nous avons expliqué quelles possibilités fantastiques le marché pouvait offrir. Le fait est que Amtrak a une politique beaucoup plus agressive que Via Rail, et l'état du Michigan a lui-même entrepris de faire une étude complète en vue d'un service de trains à très grande vitesse. Les Américains ont vu tout le profit qu'ils pourraient retirer d'un service voyageur entre Chicago et Détroit. A la fin de la semaine, de façon régulière, la gare de Windsor est bondée de milliers de voyageurs qui attendent les trains de Toronto.

Ce sont les taxes municipales de la province qui permettent de subventionner les centres de congrès et d'y faire venir ceux que ça intéresse; à cet égard il est essentiel que l'on dispose d'un bon réseau de transport pour que les centres de congrès en question puissent se justifier. Je

[Texte]

to have found the reason behind it and the marketing potential, and that is what they are bringing right up to our border.

**Mayor Gosnell:** The province was late getting into this battle, not that we were that much sooner because we did not have an awful lot of opportunity. Just recently Minister Wrye, the Minister of Transportation in Ontario, and the Premier realized what the cost to the province of Ontario will be with the reduction of services. As we pointed out, when you take away the efficiency of the schedule, the early morning trains for the heart of southwestern Ontario to get to Toronto or Windsor and to the Detroit market, which is growing, then you are going to have massive provincial expenditures on roads, airports and other modes of transportation. The cost to the province by the subsidy loss through VIA for providing this rail service, they now recognize, is less than what it will cost the Province of Ontario to meet the future transportation needs. So they are beginning to understand much more significantly that they have a significant role to play with the other premiers in bringing to the federal government their concerns, especially from a fiscal point of view.

**M. André Ouellet (député de Papineau—Saint-Michel):** Je voudrais remercier les maires pour leur mémoire. Il faut espérer que votre demande de moratoire sera entendue et que le gouvernement fédéral respectera non seulement la qualité de votre intervention mais surtout qu'il vous écoutera.

C'est sous votre présidence que ce Comité parlementaire a visité la France et a eu des discussions avec les autorités de l'aéroport Charles de Gaulle. C'est là que nous avons appris que les autorités françaises avaient l'intention de relier toutes les grandes lignes du TGV français avec l'aéroport Charles de Gaulle, non seulement les lignes existantes, mais les nouvelles, celles qui iront vers l'Angleterre en passant sous la Manche et surtout celles qui iront vers la Belgique.

Le maire Doré pourrait-il nous parler de ce projet de greffer au corridor Québec—Trois-Rivières—Montréal—Ottawa—Toronto—London—Windsor, l'aéroport international Mirabel et éventuellement, l'aéroport Pearson de Toronto? Ceci nous permettra d'avoir au Canada ce qui existe en France, c'est-à-dire des trains rapides complémentaires aux aéroports qui pourraient aider à régler le problème de l'aéroport de Toronto et redonner du sens à l'aéroport de Mirabel. Est-ce possible? Les maires ont-ils étudié cette possibilité? Demanderez-vous au gouvernement d'injecter des fonds? Lors de votre réponse plus tôt, vous avez bien laissé sentir que l'entreprise privée ne peut pas seule se substituer à l'État en ce qui a trait au service de trains pour voyageurs.

**M. Doré:** Parmi les scénarios envisagés, l'un d'eux comprendrait la liaison Montréal—Mirabel—Ottawa—Toronto. Il n'y a pas de tracé encore. Des études de faisabilité ont été effectuées. Deux types de tracés ont été examinés. L'un relierait Montréal à Mirabel avant de se

[Traduction]

le répète, les Américains semblent avoir compris, ils ont vu qu'il y avait un marché, et c'est pour cela qu'ils acheminent leurs voyageurs jusqu'à notre frontière.

**Le maire Gosnell:** La province s'est engagée un petit peu tard dans cette bataille, non pas que nous ayons été beaucoup plus rapide, car on ne nous en a pas vraiment laissé la possibilité. Tout récemment, le ministre Wrye, ministre des Transports de l'Ontario, et le premier ministre de la province ont compris ce que cette réduction des services voyageurs risque de coûter à la province. Nous l'avons déjà expliqué; en rendant les horaires moins intéressants, en supprimant, au coeur du sud-ouest de l'Ontario, les trains du matin en partance de Toronto, de Windsor et de Détroit, où la clientèle ne cesse d'augmenter, on force la province à financer massivement les routes, les aéroports et les autres modes de transport. On comprend maintenant que supprimer les subventions de VIA va finalement coûter plus cher à la province si elle veut faire face aux besoins en matière de transport de voyageurs. Voilà pourquoi il devient de plus en plus important pour l'Ontario d'alerter les autres premiers ministres provinciaux pour faire comprendre au gouvernement fédéral ce que cela va signifier pour son budget.

**Mr. André Ouellet (Papineau—Saint-Michel):** I would like to thank all the mayors for their presentation. I would hope that your proposal of a moratorium will be heard, and that the federal government will take into account your testimony, but also that you will be listened to.

Under your chairmanship this parliamentary committee visited France and had discussions with the management of Charles de Gaulle airport. That's where we were told about the intention of the French to have the TGV network feed into Charles de Gaulle, not only existing lines, but all the new ones, like the lines to England under the Channel and the lines to Belgium.

Could Mayor Doré tell us about this project to connect the corridor Quebec—Trois-Rivières—Montreal—Ottawa—Toronto—London—Windsor with Mirabel International Airport and maybe Pearson Airport in Toronto? That would be like what is being projected in France, fast trains feeding into airports, which might help to solve Toronto Airport's problem and give to Mirabel Airport a little bit of sense again. Would that be possible? Have the mayors examined that possibility? Would you ask for some government funding? In your answer earlier you made it clear that the private sector could not substitute itself for the government for the development of a passenger rail service.

**Le maire Doré:** There are several scenarios, one of which would be a connection Montreal—Mirabel—Ottawa—Toronto. The route hasn't been decided yet. Two feasibility studies have been done. Two types of routes have been examined. One possibility would be to connect



[Text]

diriger vers Ottawa, ce qui fait qu'un peu de distance s'ajouterait. Les avantages sont nombreux en matière d'intermodalité des moyens de transports.

• 1040

Il faut savoir qu'on ne peut pas effectuer la privatisation d'un système de chemin de fer sans impliquer, soit une participation financière du gouvernement fédéral, soit avoir une garantie financière. Car c'est le cas de tous les scénarios étudiant la faisabilité actuelle des moyens de liaison à grande vitesse.

Le plus bel exemple est celui du tunnel sous la Manche. C'est construit par des fonds privés mais il y a des garanties de rendement sur l'investissement. C'est là un des scénarios à envisager. De toute évidence les fonds publics sont impliqués. Il est inimaginable de penser à une infrastructure de chemin de fer couvrant la distance Montréal-Toronto, coûtant un minimum de 2 milliards de dollars d'investissement et comportant une voie réservée, sans la participation de fonds publics. La France a démontré qu'une fois le système en place, une fois le produit attrayant, confortable, efficace et rapide, il devient possible de le rentabiliser et dans certains cas d'obtenir un retour sur l'investissement beaucoup plus spectaculaire qu'anticipé.

C'est l'étape où nous en sommes actuellement. Je veux dire, humblement, qu'il ne s'agit pas nécessairement de la ville de Québec, de Trois-Rivières ou de Montréal. Ce sont des entreprises qui ont effectué les études de faisabilité que nous avons. La rencontre avec les premiers ministres de demain portera sur l'appui des deux provinces au comité de travail commun, et l'un des scénarios le plus important est celui de l'inclusion de Mirabel et éventuellement de Pearson. Ce serait réalisé à l'extrémité de piste, dans le raccordement vers Windsor. Ainsi, le système de trains pourra être branché sur celui des aéroports. Ce serait la solution de l'avenir.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I want to welcome the mayors here today. Some of you are back for the second or third time in this particular room.

Your brief is excellent, your presentation extremely forceful, and I think that bodes well for the battle we have at hand, and that is to not just save VIA Rail but to reinvest in the future.

I have a couple of questions, Mr. Chairman. I want to devote one third of my time to my colleague Mr. Benjamin. Please watch my clock and keep me on line.

**The Chairman:** I always watch your clock.

**Mr. Angus:** Mine is still running.

One of the things we learned yesterday was that Amtrak operates, on a contractual basis, commuter rail services for municipalities. Right now in Canada

[Translation]

Montreal with Mirabel and then Ottawa, which would mean a little bit more distance to cover. Inter-modal transport does offer a lot of advantages.

There is no privatization of a railroad network without federal financial participation, or some kind of financial guarantee. That is exactly what is being envisaged by the feasibility studies pertaining to higher-speed service.

The best example is the tunnel under the Channel. The construction is funded privately, but there are some guarantees on the return on investment. That would be one possible scenario. But in any case public funding is paramount. You cannot imagine a railroad infrastructure from Montreal to Toronto, which would mean a minimum investment of \$2 billion, with a dedicated track, without any public participation. France proved once the network was working, once the product was proved attractive, comfortable, efficient and fast, that there is a possible return on investment, and in certain cases a much higher one than anticipated.

Now that is where we stand. But I would like to add, in all modesty, that we are not necessarily talking about the City of Quebec, Trois-Rivières or Montreal. The feasibility studies we have in our possession have been done by the private sector. At the meeting with the premiers, tomorrow, the support of the two provinces to the common front task force will be discussed, and one of the important options would be to include Mirabel as well as Pearson. It would be built at the end of the airstrip, and connect with the Windsor trunk line. That way the railroad network would be connected with the airports. That is the solution for the future.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je tiens moi aussi à souhaiter la bienvenue aux maires. Certains d'entre vous sont ici déjà pour la deuxième ou la troisième fois, dans cette même salle.

Votre témoignage est excellent, vous avez présenté des arguments extrêmement convaincants, et je pense que cela augure bien de l'issue de cette bataille que nous allons mener; il ne s'agit pas ici simplement de sauver VIA, mais bien au-delà de cela de réinvestir pour l'avenir.

J'ai quelques questions à poser, monsieur le président. J'aimerais d'ailleurs qu'un tiers de mon temps soit alloué à M. Benjamin, mon collègue. Je vous demande donc, si vous voulez bien, de faire attention à mon temps de parole et de m'en avertir.

**Le président:** C'est toujours ce que je fais.

**M. Angus:** Parfois j'oublie.

Ce que nous avons appris hier, entre autre, c'est que Amtrak a des contrats avec les municipalités portant sur des services de banlieue. En ce moment, au Canada, on

## [Texte]

commuter services are seen to be the responsibility of the municipalities and, at least in the major cities, are operated as such. Do you anticipate, if the world develops as you would like it to, VIA Rail developing a commuter component that would provide services for a fee to municipalities, that instead of Montreal and Toronto and the Province of Ontario operating their own systems, they would be able to use the profits to assist in the provision of transcontinental services?

**Mayor Eggleton:** The possibility of the province or the local municipalities becoming more responsible for rail services in and around our communities is one that poses some very difficult questions in terms of who picks up the cost. We can ill-afford to put it on the property taxpayer. We already cannot afford to keep our systems in Toronto up to date and up to capacity for those people who want to commute in and out of the downtown area. We do not have enough money for the people who live in the greater Toronto area to be able to commute inside the region. When we talk about people coming from an even longer distance, that is something we can ill-afford to do.

As I think has been said here before, the corridor services are well used and are a good solid foundation for the national service. I do not believe we should be ripping it out and giving it to the private sector because it can be made more lucrative or is more lucrative than the rest of the system. I think it makes sense to keep it as part of a national system. It certainly helps to pay for the more remote services.

• 1045

In the City of Toronto, for example, we operate a parking authority that does fairly well financially. It has some lots that are quite lucrative, and they are the foundation of the system. Then it provides a number of services in various communities throughout the city, and they lose money. But the more lucrative lots help to pay for the entire system, and I think that is what we need in keeping together the system in the corridor, having it as an integrated part of a national rail system.

But we can ill afford to have more of a burden put onto the backs of the property taxpayers, and that is certainly what would happen with the reduction of services, because we would have to put more money into roads and local commuter rail services, and we can ill afford to do that.

**Mr. Angus:** I want to make it clear, though, that I was not promoting yet another dumping onto the municipalities from a senior level of government. I personally oppose that because I recognize, as you do, that the property taxpayer cannot afford any additional burdens.

## [Traduction]

considère que les lignes de banlieue sont de la responsabilité des municipalités, et—au moins dans les grandes villes—c'est bien ainsi que cela fonctionne. Pourriez-vous envisager, si les choses prennent la tournure que vous espérez, que VIA Rail mette à la disposition des municipalités un service de banlieue qui serait rémunéré, et que les bénéfices puissent être ensuite utilisés pour faire marcher certaines lignes transcontinentales, au lieu que Montréal, Toronto et la province de l'Ontario aient leur propre réseau?

**Le maire Eggleton:** Que la province, ou les municipalités, puissent avoir de plus en plus de responsabilités en matière de services ferroviaires, à l'intérieur et autour des villes, posent ce problème épineux des crédits disponibles et de financement. Nous pouvons de moins en moins augmenter les impôts fonciers. Or, nous n'arrivons déjà pas à faire face aux besoins, et notamment pour ce qui est du transport des personnes qui veulent se rendre au centre de la ville ou qui en sortent. Nous n'avons pas non plus les moyens financiers de satisfaire la demande de transport de la population du grand Toronto. Et lorsqu'il s'agit de personnes qui viennent d'encore plus loin, ce n'est pas quelque chose que nous puissions prendre en charge.

Comme on l'a dit tout à l'heure, les lignes du corridor sont bien utilisées, et représentent une bonne base pour un service national. Je pense donc qu'il ne faut surtout pas démanteler ce service, ni le remettre au secteur privé, puisque c'est précisément la partie la plus rentable de notre réseau, rentabilité qui pourrait d'ailleurs encore être accrue. C'est donc une partie du service qu'il faut conserver comme élément d'un réseau national. C'est grâce à ces lignes que l'on peut subventionner le service dans les régions isolées.

À Toronto, par exemple, nous avons des parcs de stationnement qui sont très rentables. Certains des parcs sont plus rentables que d'autres, et servent à faire marcher l'ensemble, c'est-à-dire permettre de subventionner un service qui marche à perte. Les bénéfices des parcs les plus lucratifs permettent de subventionner l'ensemble du système, et c'est dans cet optique que nous devons conserver le service et les lignes du corridor, comme piliers d'un réseau ferroviaire national.

Mais nous ne pouvons pas d'un autre côté augmenter les taxes foncières, et c'est précisément ce qui risquerait d'arriver si l'on réduisait effectivement le service du corridor, puisque nous serions alors obligés de dépenser davantage pour les routes, et les lignes de banlieue, ce dont nous n'avons pas les moyens.

**M. Angus:** Je tiens à bien préciser que je n'étais pas en train de proposer une fois de plus que l'on se décharge de ces responsabilités sur les municipalités. J'y suis complètement opposé, car je pense—comme vous—que l'on ne peut pas augmenter encore plus les taxes foncières.



[Text]

What I was getting at is a means of providing VIA with an additional revenue base. Yesterday we were told that Amtrak gets 30% of its revenue from non-passenger services such as second-class mail, real estate, things like that. Hopefully, as we move as a society more into urban transit as a means of attracting people out of their private automobiles, some municipalities will not have the wherewithal in which to develop the infrastructure to operate a commuter rail of some kind, even on a small-scale basis. I am wondering whether you see it as a potential for VIA, should it survive the proposed cuts, to begin on a fee-for-service basis to provide a very specific commuter rail service for specific municipalities.

**Mayor Durrell:** That is something I would think FCM might look at. George, I do not know if you want to comment. In the major municipalities it is not a problem.

**Mayor George Ferguson (Town of Abbotsford; President, Federation of Canadian Municipalities):** We would be prepared to look at it, and it is our intention also to meet with VIA Rail to have some discussion with them. But I would like to say here this morning, Mr. Chairman, that we appreciate the opportunity of having the corridor mayors here and we want you to understand that the FCM, which represents 87% of the population of Canada at the present time, fully endorses their presentation in the sense of this corridor becoming a very efficient system that enforces and endorses our Atlantic region and the Pacific region from the west.

Somebody inferred that I do not come from one of the larger provinces. Well, I come from the California of Canada and it is probably going to be the number one province—

**An hon. member:** Saskatchewan?

**Mayor Ferguson:** You all recognize that the Pacific Rim is only starting, and not only will British Columbia be the major province in this country, but Vancouver will become the largest city in Canada. So just keep that in mind.

But apart from that, the presentations made here this morning have been vital, and I think the most important thing, as we leave here, is to ask this government in their wisdom—and sometimes I wonder where it is—to consider the question of a moratorium on this very vital issue. I would suggest to you that they do not have this philosophy that the privatization is going to solve all problems, because it is not, especially in the area of transportation.

When in the western world every other country is doing something with the rail system to improve it, why do we want to dismantle it when we had the number one system in the world at one time? I would suggest to you, gentlemen, that we should rebuild that national dream with a lot of innovative ideas to make it work, not look at the past and where it has failed. Let us move forward and

[Translation]

Je pensais simplement à un moyen de permettre à VIA de dégager quelques bénéfices supplémentaires. On nous a dit hier que 30 p. 100 de la recette d'Amtrak provient d'activités autres que le transport des voyageurs le transport du courrier de seconde classe et les placements immobiliers notamment. À mesure que nous progressons vers le développement des transports en commun dans les villes, pour convaincre les citoyens de renoncer à leurs automobiles, et c'est souhaitable, nous constatons que certaines municipalités n'auront pas les moyens de se payer les infrastructures ferroviaires nécessaires à ces lignes de banlieue, même à une échelle modeste. Pensez-vous que VIA pourrait alors, à condition que les coupures proposées ne lui soient pas fatales, offrir aux municipalités un service de lignes de banlieue qui lui rapporterait?

**Le maire Durrell:** C'est quelque chose que la FCM pourrait étudier. Je ne suis pas si vous avez quelques chose à dire là-dessus, George. Je pense que les grandes municipalités n'y verraient aucun inconvénient.

**Le maire George Ferguson (Ville de Abbotsford; président de la Fédération canadienne des municipalités):** Nous serions effectivement disposés à étudier la question, et nous avons l'intention de rencontrer les dirigeants de VIA Rail pour en parler. J'aimerais ajouter en même temps, monsieur le président, que nous sommes heureux d'avoir pu réunir ici les maires du corridor, et nous aimerions que vous compreniez bien que la FCM, qui parle a nom de 87 p. 100 de la population du Canada, se rallie à eux pour réclamer que le corridor devienne le pilier d'un réseau, consolidé de l'Atlantique au Pacifique.

Quelqu'un a laissé entendre que je ne venais pas d'une des grandes provinces. Et bien, je viens de la Californie canadienne, qui va être sans doute un jour la première des provinces. . .

**Une Voix:** La Saskatchewan?

**Le maire Ferguson:** Vous avez tous que la bordure du Pacifique ne fait que commencer à se développer, et non seulement la Colombie-Britannique sera la province la plus importante du pays, mais Vancouver également la plus grande ville canadienne. Ne l'oubliez pas.

Cela dit, les témoignages qui ont été présentés ce matin sont essentiels, et je crois que ce qu'il y a de plus important, lorsque nous vous aurons quitté, c'est que vous demandiez au gouvernement—dont je me demande parfois où se trouve la sagesse—d'envisager sérieusement la possibilité d'un moratoire. Il ne faut pas que le gouvernement s' imagine que la privatisation va être un remède à toutes les difficultés, et tout particulièrement pas dans le domaine des transports.

Alors que tous les pays occidentaux sont en train d'améliorer leur réseau ferroviaire, on se demande pourquoi le Canada veut démanteler le sien, le premier au monde à une époque. Nous devrions au contraire, messieurs, redonner vie à notre rêve national, grâce à des idées novatrices, grâce auxquelles les choses fonctionneront, et cela au lieu de se retourner sur le passé

[Texte]

support the mayors in the presentation they have here today to solve part of that major problem.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Mrs. McCallion and gentlemen, for over half my life I have been involved in one way or another in transportation—15 years in the railway and 21 consecutive years on this committee—and if you think you are frustrated, if you think you are fed up, tell me about it.

**The Chairman:** They did.

**Mr. Angus:** It is enough to make him run again.

• 1050

**Mr. Benjamin:** The problem is that we have a Department of Transport with jet engines and diesels for brains. All the evidence is in. One of you submitted about doing a search for new and innovative methods. The searches have been done ad nauseam. The best experts in the world, including in this country, have made their recommendations on what should be done. It had been raised in this committee and in Parliament ad nauseam.

The previous government and the present government are operating without a national transportation policy. In the case of rail passenger, it is set up designed to fail. From day one it was designed to fail. Nobody would believe me or anybody else who predicted that.

When this committee comes out with its report... and all members of the committee and all parties are doing our darnedest to come up with a unanimous report. On the assumption that we do—we will be starting later this week on finalizing our report—would you then take it upon yourselves to meet again with the minister, not only the minister of transport but also the Minister of Finance? It was the Department of Finance that did the studies on this. Where the hell the Department of Transport was, I do not know. It was the Department of Transport that did the so-called environmental study. Where the Department of Environment was, nobody knows.

It has been set up on a basis that if you run it old enough, slow enough, late enough and inconvenient enough... Mayor Durrell, I live in Sandy Hill. I take the train to Toronto, Montreal or Quebec City. There is just continuous erosion. The staff try their best with worn-out facilities and equipment... get by on the cheap.

Tell me about it. I had to take a flight to Regina via Toronto. It took 20 minutes longer than it would have if I had taken the train to Toronto. From the time I left my office here until I got onto the airplane at Pearson International Airport, five hours and fifteen minutes had elapsed. This included getting from here to the airport

[Traduction]

et sur nos échecs. Allons de l'avant, soutenons les maires dans leur initiative et leur effort pour apporter une solution à ce grave problème.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Madame McCallion, messieurs, pendant plus de la moitié de ma vie je me suis occupé, d'une façon ou d'une autre, de transport—15 années dans les chemins de fer, et 21 années consécutives à ce Comité—et si vous avez un sentiment d'exaspération, si vous en avez plus qu'assez, n'hésitez pas à m'en parler.

**Le président:** C'est ce qu'ils ont fait.

**M. Angus:** Ça suffira à le faire se représenter.

**M. Benjamin:** Le problème, c'est que nous avons un ministère des Transports qui a des moteurs à réaction et des diesels à la place du cerveau. Toutes les preuves ont été fournies. L'un d'entre vous a parlé de partir à la recherche de méthodes nouvelles et innovatrices. Les recherches ont été faites ad nauseam. Les meilleurs experts au monde, y compris des experts canadiens, ont déposé leurs recommandations sur ce qui devrait être fait. Tout cela a été soulevé ad nauseam en comité et au Parlement.

L'actuel gouvernement et celui qui l'a précédé ont fonctionné sans s'être doté d'une politique nationale sur les transports. Dans le cas du transport ferroviaire de voyageurs, le système est voué à l'échec. Dès le départ, il a été conçu en vue d'en assurer l'échec. Personne ne voulait me croire ni croire les autres qui faisaient les mêmes prédictions.

Lorsque le Comité déposera son rapport... et tous les membres du Comité, quel que soit leur parti font de leur mieux pour en arriver à un rapport unanime. Plus tard dans la semaine, nous allons en commencer la rédaction. Entreprendriez-vous de votre côté de rencontrer de nouveau le ministre, c'est-à-dire le ministre des Transports et aussi le ministre des Finances? C'est le ministère des Finances qui a fait les études là-dessus, et j'ignore ce que pouvait bien faire le ministère des Transports pendant ce temps-là. C'est lui qui a fait la soi-disant étude d'impact sur l'environnement. Mais personne ne sait pourquoi ce n'est pas le ministère de l'Environnement qui s'en est occupé.

Tout cela a été conçu en s'appuyant sur l'hypothèse que si c'est suffisamment vieux, suffisamment lent, suffisamment en retard et suffisamment mal commode... Monsieur le maire Durrell, j'habite la Côte de Sable. Je prends le train pour me rendre à Toronto, Montréal ou Québec. J'ai constaté une érosion progressive du service. Or, le personnel fait de son mieux avec des installations et du matériel vétustes... Il se débrouille tant bien que mal.

Je parle en connaissance de cause. J'ai dû prendre l'avion pour me rendre à Regina, via Toronto. En avion, il m'a fallu 20 minutes de plus que si j'avais pris le train pour me rendre à Toronto. J'ai quitté mon bureau ici et je suis monté dans l'avion à l'aéroport international Pearson cinq heures et 15 minutes plus tard. Je compte



[Text]

and then circling Lake Ontario for 35 minutes waiting for a place to land and sitting on the tarmac for 25 minutes waiting for a slot to pull into, etc. It is just sheer madness what they are doing.

I would like to request that you do not let this go. There are only 15 members on this committee out of 295. Most particularly, will you then proceed to follow up when we submit our report—we will see to it that you get them quickly—and help us to persuade the minister of finance, the minister of transport and the Prime Minister to rescind those Orders in Council and proceed to implement all the searches that have been done and the recommendations that have been made on new equipment and faster schedules with the present trackage?

The damned line from Quebec City to Windsor should be electrified. This country is up to its ass in electricity and is paying top dollars for diesel fuel. The federal government and all except one of the provinces collect a diesel fuel tax from VIA, CN and CP, which is nothing more than a subsidy for the highway users. It is deliberate and it is designed to fail.

I am sorry, Mr. Chairman, I made my speech. That is all I want from you people.

**The Chairman:** I think they got the point.

**Mr. Benjamin:** We need your help, and not just once every three or four years when some idiot in the Department of Finance or the Department of Transport comes up with another dumb one.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. I think they got the point. I do not think we have to respond to it.

**Mayor Durrell:** Just say yes.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Je voudrais tout d'abord féliciter les maires du corridor pour leur présentation qui est l'une des meilleures que nous ayons entendues à ce Comité, surtout si je la compare à des présentations faites par d'autres maires.

• 1055

Monsieur Doré, vous avez parlé des investissements assez massifs qui seront faits en Europe au cours des prochaines années. Vous avez parlé de la densité du corridor Québec-Windsor. En Europe, les pays de la Communauté économique européenne vont investir 39 milliards de dollars pour l'amélioration de leur service ferroviaire d'ici 1995 et 92 milliards de dollars d'ici l'an 2005.

En Europe, comme vous le savez certainement, monsieur le maire, le service de passagers par train est largement subventionné. Pensez-vous que le

[Translation]

là-dedans mon trajet contre la colline parlementaire et l'aéroport, 35 minutes passées à tourner au-dessus du Lac Ontario à attendre une piste d'atterrissage et 25 minutes encore passées, une fois arrivés au sol, à attendre que l'avion puisse se garer, etc. C'est de la pure folie, ce qu'ils font.

Je vous demande de tenir bon. Le Comité ne compte que 15 membres, alors que nous sommes 295 députés sur la colline. Ma requête, donc, est la suivante: une fois que vous aurez reçu notre rapport—et nous tâcherons de vous le faire parvenir le plus rapidement possible—serez-vous prêts à y donner suite? Accepterez-vous de nous aider à convaincre le ministre des Finances, le ministre des Transports et le Premier ministre de révoquer ces décrets pour ensuite mettre en oeuvre le résultat des recherches qui ont été faites et diverses recommandations sur l'acquisition de matériel neuf et le recours à des horaires plus serrés en utilisant les voies existantes?

La fichue ligne reliant Québec à Windsor devrait être électrifiée. Le pays regorge d'énergie électrique et il dépense une fortune pour acheter du gas-oil. Le gouvernement fédéral et toutes les provinces sauf une perçoivent une taxe sur le gas-oil auprès de VIA, du CN et du CP, et il s'agit ni plus ni moins d'une subvention qui profite aux utilisateurs des autoroutes. On a délibérément cherché à faire échouer le système.

Pardonnez-moi, monsieur le président, d'avoir fait mon petit discours. En tout cas, messieurs les maires, c'est tout ce que je vous demande.

**Le président:** Je pense qu'ils ont bien saisi.

**M. Benjamin:** Nous avons besoin de votre aide, et pas uniquement lorsqu'un imbécile du ministère des Finances ou de celui des Transports pond une ânerie.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Je pense qu'ils vous ont bien compris, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire qu'ils répondent.

**Le Maire Durrell:** Il suffit de dire oui.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** I would first of all like to congratulate the Quebec-Windsor corridor mayors for their presentation which is one of the most interesting ones the committee has heard thus far, especially if I compare it to those made by other mayors.

Mr. Doré, you spoke about the massive investments that will be made in Europe over the coming years. You also mentioned the density in the Quebec-Windsor corridor. The European Economic Community countries will be investing \$39 billion to improve rail service between now and 1995 and another \$32 billion over the period ending in the year 2005.

In Europe, as you well know Mr. Mayor, rail passenger service is largely subsidized. Do you think that the Canadian government should, on behalf of the citizens of

**[Texte]**

gouvernement canadien, au nom des citoyens du Canada, devrait augmenter de façon substantielle notre déficit national afin de doter le Canada d'un système aussi moderne que celui qui existe en Europe?

**M. Doré:** Je pense que c'est une vision à courte vue que de considérer que l'investissement dans le secteur ferroviaire implique une augmentation automatique du déficit.

**M. Pronovost:** En réalité, c'est ce qui arriverait, monsieur Doré.

**M. Doré:** Tout dépend de la façon dont on conçoit les choses. Si on est capable d'atteindre un taux de recouvrement acceptable en ayant un système efficace, fiable et confortable de centre-ville à centre-ville, qui évite les congestions de Pearson et d'ailleurs, et qui puisse être compétitif, il est concevable que l'on puisse investir et obtenir certain retour sur son investissement; un certain retour, dis-je bien. Il est possible d'atteindre un taux de recouvrement de près de 70 p. 100, comme dans le cas d'Amtrak. Dans le corridor, on a déjà atteint ce taux, mais on parle ici d'un système national. Le taux ne va pas être le même partout au Canada, mais plus le taux dans le corridor s'approche de 90, 95 ou même 100 p. 100, plus on peut, à l'échelle nationale, s'approcher d'un taux de recouvrement de l'ordre de 60 p. 100. Je suis convaincu que c'est de cette façon qu'on doit mesurer la nécessité des investissements.

Quand on me dit qu'il faut investir, je dis qu'il est bien évident qu'il faut investir. Amtrak n'aurait pas le succès actuel si on n'avait pas investi 4 milliards de dollars dans le projet. Le TGV Paris-Lyon s'est payé en neuf ans, mais il a fallu, à un moment donné, que le gouvernement pose un geste courageux en disant: On investit dans une voie dédiée; cela va nous coûter 2.5 milliards et on pense rembourser cette somme en 15 ans. Ils l'ont remboursée en neuf ans. Cela a été un succès. Bien sûr, cela a eu des effets sur l'aviation.

Ma position là-dessus est la suivante. On peut emprunter sur les marchés pour financer des dépenses courantes, et un gouvernement peut utiliser sa marge d'emprunt pour financer des dépenses en capital. Ce sont deux choses différentes. Or, investir dans le matériel roulant, investir dans de nouvelles voies de chemin de fer, investir dans l'électrification, ce sont des dépenses en capital. Du point de vue des comptes publics, il y a un actif en contrepartie et il y a un rendement prévisible sur l'investissement.

**M. Pronovost:** Monsieur le maire, vous venez de dire qu'en Europe, on a fini par rembourser les dépenses en capital. Dans votre rapport, à la page 10, vous parlez de \*Revue 89 avec des chiffres très éloquent. Vous parlez de l'installation éventuelle d'un système de TGV dans le corridor. Tout le monde, même ce Comité, reconnaît qu'un tel service aurait un léger surplus d'exploitation au bout de quelques années.

**[Traduction]**

Canada, substantially increase our national deficit in order to provide Canada with a system as modern as that which exists in Europe?

**Mr. Doré:** I believe it is short-sighted to consider that an investment in the railway system will automatically bring about an increase of the deficit.

**Mr. Pronovost:** But that's what would happen in reality, Mr. Doré.

**Mr. Doré:** That depends on the way in which the system is designed. If we were able to reach a certain cost recovery level while at the same time having an efficient, dependable and comfortable service from downtown to downtown, which would enable travellers to avoid the congestion at Pearson Airport and elsewhere, and if the service were competitive, then it is conceivable that we might be able to get a certain return on our investment. And I underline a certain return. It would be possible to recover approximately 70% of total costs, as is the case with Amtrak. In the corridor, we have already reached this level of cost-recovery, but we're talking here of a national system. The rate won't be the same throughout Canada, but the closer the rate in the corridor is to 90%, 95% or even 100%, the most likely the national cost-recovery rate will reach 60%. I am convinced that this is the way to approach the need to make such investments.

When someone tells me that we must invest, I say that it is obvious we must invest. Amtrak wouldn't be as successful as it is today if \$4 billion hadn't been invested in the project. The Paris-Lyon TGV paid for itself over a period of nine years, but the government had had to show courage and say: we are going to invest money in a dedicated track; it is going to cost us \$2.5 billion and we believe it will be repaid in 15 years. As things turned out, they were able to repay it after nine years. It was successful. Of course, this service had an effect on the airline business.

My position on that is the following. We could borrow money on the capital market to finance operating expenses, and government always has the opportunity to use its borrowing power to finance capital expenses. Those are two different things. Investments in rolling stock, in new tracks, in electrification... all those expenses are capital expenses. As far as the public accounts process is concerned, there is a corresponding asset, and there is a foreseeable return on the investment.

**Mr. Pronovost:** Mr. Mayor, you have just stated that in Europe they managed to reimburse their capital expenses. On page 10 of your report, you mention the 1989 Review, and you use some very eloquent figures. You talk about the eventual setting-up of a high-speed train in the corridor. Everyone, including committee members, recognizes that such a TGV service would bring in a small profit at the end of a few years.



[Text]

N'est-il pas exact que, dans le même rapport de VIA Rail, *Revue 89*, on indique que d'aucune façon, sur aucune des lignes où il y aurait un TGV au Canada, on ne ferait un recouvrement du coût en capital de l'investissement, contrairement à ce qui s'est produit en Europe?

**M. Doré:** Il faut comparer cela à ce que le gouvernement doit investir de toute façon. Je reprends ce que M. Angus a dit tout à l'heure. Il ne faut pas non plus que le gouvernement fédéral fasse du dumping, c'est-à-dire qu'il se débarrasse de son problème en le refilant aux provinces et aux municipalités. Il faut mettre cela en perspective.

Vous pouvez toujours regarder la situation *in abstracto*. Tout d'abord, je suis personnellement convaincu qu'on peut récupérer une partie de notre investissement sur une période de 25 à 30 ans. Je vous dis que tout cela doit être mis en perspective en fonction de ce que l'on doit investir ailleurs.

À toutes fins pratiques, mettez la clé dans VIA, parce que c'est ce qui va arriver à long terme. Ce n'est pas vrai qu'on va continuer à exploiter VIA avec de vieilles locomotives des années 50 qui sont encore chauffées à la vapeur, dans cinq ans et avec une réduction de services. À un moment donné, les gens vont se tanner de cela, sauf ceux qui n'ont pas d'autres moyens de transport.

Donc, dans ce contexte-là, on va être obligé d'investir ailleurs. Il y a un troisième terminal en construction à Pearson. Il faudra une troisième piste, des investissements pour les voies d'accès à l'aéroport, des investissements pour les raccorder, des investissements dans le secteur routier. Dans tout cela, ce sont les fonds publics qui devront soutenir le système.

• 1100

C'est pour cela que les maires du corridor demandent un moratoire. À mon point de vue, la décision que le gouvernement a déjà prise est une décision à courte vue et prématurée, parce qu'elle n'a pas été prise dans une perspective d'ensemble. On est convaincus que ce que le gouvernement pense épargner de la main gauche, il va le dépenser de la main droite pour d'autres modes de transport. On ne sera pas alors plus avancé. On aura des modes de transport moins performants, plus polluants que ne l'est le transport ferroviaire, et notre pays aura reculé en termes de système de transport.

**M. Pronovost:** Ma dernière question s'adresse à M. Durrell. Monsieur le maire d'Ottawa, vous avez dit que la plupart des utilisateurs actuels étaient des étudiants, des personnes âgées et des gens peu fortunés. Pourtant, les représentants de la Fédération canadienne des maires, dans leur mémoire—et cela est écrit noir sur blanc—nous ont recommandé une augmentation, même substantielle, des tarifs pour aider VIA Rail à contrôler l'ensemble de ses coûts de fonctionnement. Si on mettait en oeuvre une

[Translation]

Is it not true that in the same VIA Rail report, namely the 1989 Review, the authors state clearly that none of the lines where there would be high-speed trains in Canada would operate on a cost recovery basis, as far as the capital investment is concerned, contrary to the way things function in Europe?

**Mr. Doré:** One must compare that with what the government has to invest in any event. I would like to come back to what Mr. Angus stated earlier. The federal government shouldn't take to dumping, in other words to get rid of its problem by handing it over to the provinces and the municipalities. One must put things in the proper perspective.

You can always study the situation in the abstract. First of all, I am personally convinced that we would be able to recover part of our investment over a 25- to 30-year period. What I'm saying, is that all of this must be put into perspective, given what we must invest elsewhere.

To all intents and purposes, you should be clearing out VIA, because that is what is going to happen in the long run. It isn't true that they're going to continue to run VIA with old trains from the 1950's that are still steam-heated, and with the reduction in services; it isn't true that that's what they're going to be doing five years from now. At some point, people will have had enough, except those who have no other means of transportation.

Therefore, in this context, we are going to be forced to invest elsewhere. There is a third terminal being built at Pearson Airport. We will need a third runway, new access roads to the airport, new road linkups, etc. And all of this will mean money. It is the taxpayers' money that is going to be supporting the system.

This is why the corridor mayors are asking for a moratorium. In my opinion, the decision the government has already made is short-sighted and premature, because the government didn't take into account the broader picture. We are convinced that what the government is hoping to save on one side, it will have to spend on the other side, for other transportation modes. We won't be any further ahead. We will have transportation modes which will have a lesser return and will be more polluting than rail transportation, and our country will have taken a step backwards as far as transportation systems are concerned.

**Mr. Pronovost:** My last question is for the mayor of Ottawa. Mr. Durrell, you stated that the majority of users are students, elderly persons and low-income Canadians. However, the representatives of the Canadian Federation of Mayors stated in their brief—and it is written black on white—that we should substantially increase rates in order to help VIA Rail get a handle on its operating costs. If we went ahead with this recommendation, do you not fear that this might have a serious impact on these passengers

[Texte]

telle suggestion, ne craignez-vous pas que cela pourrait causer un préjudice sérieux à cette clientèle qui, avec les années, est devenue une clientèle importante de VIA Rail?

**Mayor Durrell:** There is no question. I would have to say at the same time that I guess we are all scrambling. When you see the final result of what the minister wishes to implement, when you look across the country, we are in trouble. Whether you are talking to big city mayors or other regions of Canada, through the corridor or outlying regions, I guess the biggest thing that I can say is that you will not find any one comprehensive solution to the problem. You will likely find many, many different answers, depending on the province and the service. We come before you really concerned primarily with the corridor at this time, still expressing through the president and chairman of our national caucus a concern for Canada as a whole. But rather than address issues at large, we will stick with the corridor.

**M. Pronovost:** Je n'ai pas eu la réponse demandée, mais on y reviendra tout à l'heure.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** En tant que députée de la rive sud, et plus spécifiquement de Saint-Hubert, je suis habituée à l'animosité des gens de Montréal, mais je n'agirai pas de cette façon-là ce matin. Dans l'éventualité d'un moratoire, est-ce que les villes que vous représentez seraient prêtes à participer financièrement? Je ne parle pas de dumping, mais simplement d'un moratoire. Est-ce que vos villes seraient prêtes à participer financièrement durant un moratoire?

**M. Doré:** À quoi, monsieur le président?

**Mme Venne:** À la réduction du déficit de VIA.

**M. Doré:** Vous me demandez si les villes qui utilisent une taxe foncière pour financer leurs dépenses municipales, taxe qui est régressive, je vous le souligne en passant, voudraient contribuer au financement du déficit de VIA? C'est cela, la question que vous me posez?

**Mme Venne:** Je vous dis que la seule solution que vous nous proposez est de ne pas effectuer de coupures à VIA. Est-ce que vous êtes prêts à participer à faire cela d'une façon ou d'une autre?

**M. Doré:** D'abord, je vous ferai remarquer que la décision pour 1990-1991 impliquerait une réduction d'une centaine de millions de dollars des subventions du gouvernement du Canada si le moratoire était appliqué. En termes de déficit, cela fait environ 0.36 p 100, soit moins de 1 p. 100 d'un déficit de 28 milliards de dollars. On parle de quelque chose qui est plutôt négligeable au total, même si tout ce qui contribue à la réduction du déficit peut être vu comme quelque chose de positif. Mais la réponse est simple: non, les villes n'ont pas l'intention d'utiliser la taxation foncière, qui est leur base fiscale, pour éponger le déficit national.

[Traduction]

who, over the years, have come to make up an important share of VIA Rail's clientele?

**Le maire Durrell:** Cela est évident. Mais je dirais que nous sommes tous en train d'essayer de trouver quelque chose. Si vous prenez ce à quoi aboutira ce que le ministre souhaite mettre en oeuvre, si vous regardez ce qui se passe partout dans le pays, vous constaterez que les choses vont mal. Que vous vous adressiez à des maires de grosses métropoles ou à des maires d'autres localités du pays, dans le corridor ou ailleurs, ce que je peux vous dire, c'est que vous ne trouverez pas une solution qui résoudra l'ensemble du problème. Vous trouverez sans doute quantité de réponses différentes, selon la province et le service dont il est question. Aujourd'hui, nous comparaissons devant vous pour vous saisir de nos inquiétudes quant au corridor lui-même, bien que nous ayons exprimé, par l'intermédiaire du président et du président de notre caucus national, nos inquiétudes quant au pays tout entier. Cependant, au lieu de parler du problème plus vaste, nous préférons nous en tenir au corridor proprement dit.

**Mr. Pronovost:** I didn't get the answer I was looking for, but I will come back to this later.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** As member for the south shore, and more specifically for Saint-Hubert, I am used to the animosity shown by Montrealers, but that isn't the attitude I have come here with this morning. If there were a moratorium, would the cities you represent be prepared to participate financially? I'm not talking about dumping, but simply of a moratorium. Would the municipalities you represent be prepared to participate financially in the case of a moratorium?

**Mr. Doré:** In what, Mr. Chairman?

**Mrs. Venne:** In the reduction of VIA's deficit.

**Mr. Doré:** You're asking me if the municipalities that use a property tax to finance their municipal expenses—and I underline, in passing, that this tax is regressive, would be prepared to contribute to the financing of VIA's deficit. Is that the question you're asking me to answer?

**Mrs. Venne:** What I'm saying is that the only solution you have suggested is that no cuts be made in VIA's operations. Are you ready to participate in one way or another?

**Mr. Doré:** First, let me underline that the decision for 1990-1991 would involve a \$100-million reduction in the subsidies the federal government would pay should the moratorium be called. In terms of the deficit, that would amount to 0.36%, in other words less than 1% of a \$28-billion deficit. The amount involved is therefore rather negligible, even if anything that might contribute to bringing down the deficit should be seen as something positive. Nevertheless, the answer is simple: no, our cities have no intention of using property taxes, which are their fiscal base, to absorb the national deficit.



[Text]

À mon point de vue, le problème n'est pas celui-là. Le problème est de savoir quelle est la conception que l'on se fait d'un système de transport intégré au Canada et quelle place le rail passager doit y occuper. À mon point de vue, c'est un élément structurant important pour ce pays. Il s'agit aussi de savoir dans quelle mesure le gouvernement devra investir dans le système puisque, de toute façon, il sera appelé à financer d'autres modes de transport, étant donné que tout ceci aura un impact, notamment dans le domaine de l'aviation, qui n'est pas gratuit encore une fois. On parle de 66\$ par passager pour le transport ferroviaire, mais n'oublions pas qu'on parle de 35 à 42\$ pour l'aviation. Il n'y a rien de gratuit. C'est un choix de société quant au mode de transport qui, pense-t-on, pourra être plus performant à l'avenir.

• 1105

**M. Pelletier:** Madame, nous sommes fermement convaincus que les décisions du Cabinet concernant les coupures ont été prises dans une atmosphère de panique budgétaire. On a voulu considérer uniquement le déficit budgétaire à court terme. On n'a aucunement mesuré le problème dans le cadre de l'économie globale et de ses répercussions sur le routier, sur l'aviation. On n'a pas du tout mesuré les conséquences de cela sur l'environnement. On n'a pas pensé du tout à la question du développement économique. On a décidé qu'à court terme, il fallait réduire cela.

Tous les maires sont d'accord pour dire que le service doit être rationalisé pour le rendre plus performant et moins cher. D'ailleurs, tout le monde est d'accord là-dessus. On pense qu'on a mis la charrue devant les boeufs. On dit au gouvernement: Avant de couper, laissez votre Commission d'enquête compléter ses travaux afin de voir comment on pourrait établir une politique de transport intégrée à travers le pays. À ce moment-là, on verra beaucoup mieux quelle position le rail devra occuper dans cela et on prendra les décisions qui s'imposent après avoir examiné tous les problèmes à fond.

Madame, quand un magasin est en difficultés financières, on ne commence pas par couper le chauffage l'hiver et ainsi faire fuir la clientèle, même si on veut redresser la situation. On pense que les décisions sur les coupures ont été prises dans un climat de panique, de façon irréfléchie. Quand on fait faire des études d'environnement par le ministère des Transports et qu'on fait faire les politiques de transport par les comptables du ministère des Finances, on arrive à un gâchis. On demande au gouvernement d'arrêter de faire cela.

**M. Doré:** Vous me permettrez de vous donner un autre chiffre. C'est important pour les membres du Comité. Dans ce pays, il y a un niveau de responsabilité qui affecte d'autres responsabilités à chaque niveau de gouvernement.

[Translation]

In my opinion, that isn't where the problem lies. The problem is that of establishing the way we would envisage an integrated transportation system in Canada and the place that rail passenger service should fill. In my view, this is an important structural element for the country. It is also a matter of knowing to what extent the government should invest in the system given that it will in any event be called upon to finance other transportation modes, and that all of this will have an impact, particularly on air travel, which once again isn't free. We are talking about \$66 per passenger for rail service, but let us not forget that we're talking \$35 to \$42 for air service. Nothing is free. It is up to society to choose the mode that will have a higher performance in the future.

**Mr. Pelletier:** Madam, we are firmly convinced that Cabinet's decisions concerning these cuts were made in an atmosphere of budgetary panic. Cabinet only took into account the short-term deficit. The problem wasn't at all looked at in the context of the overall economy and of the repercussions these cuts would have on roadway transportation and on the aviation sector. And no one measured their environmental impact. No one thought about the issue of economic development. It was simply decided that in the short-term, reductions had to be made.

All of the mayors agree that the service should be rationalized in order to make it more effective and less costly. As a matter of fact, everyone is in agreement on that. But we think the government has put the cart before the horse. What we're saying to the government is this: before making cuts, let the commission of inquiry complete its study on what could be done to establish an integrated transport policy that could be applied throughout the country. If the government agreed to wait, we would then have a much better idea of the role rail service should play and we would be in a better position to come to wise decisions after having done an in depth study of all the problems.

Madam, when a store is having financial trouble, you don't start by shutting off the heat in the winter and thus chasing all the customers away, even if you're trying to turn things around. We believe that these cuts were decided upon in a climate of panic, and that they weren't well thought through. When environmental studies are carried out by the Department of Transport and when transport policies are established by the accountants of the Department of Finance, things are bound to turn out wrong. We are asking the government to put an end to all of that.

**Mr. Doré:** Let me give you another figure. This is important to the members of the committee. In this country, each level of government has its responsibilities. When you ask the municipal government to finance the

## [Texte]

Quand on demande au municipal de financer le système interurbain et interprovincial, on ne s'adresse pas au bon niveau.

Je peux donner un exemple à M<sup>me</sup> la députée. Au plan municipal, la ville de Montréal et les municipalités de la Communauté urbaine, ainsi que celles de la rive sud que vous représentez et de la rive nord, mettent 150 millions de dollars par année pour payer leur part de déficit du système de transport en commun intramunicipal et intermunicipal dans la région. C'est notre responsabilité d'assurer une part du financement du transport en commun, et on l'assume.

Vous parlez d'ajouter à cela la responsabilité du transport interprovincial. Cette responsabilité est inévitablement celle du gouvernement fédéral, et possiblement des provinces, mais dans le contexte d'un *deal* qui est à développer. Historiquement, ce pays s'est développé autour d'un projet national, qui était un chemin de fer reliant l'Atlantique au Pacifique. Par essence et par définition, c'est une responsabilité fédérale. Le gouvernement fédéral n'intervient pas dans le transport en commun interurbain ou intra-urbain, et je ne vois pas pourquoi l'inverse s'appliquerait.

**Mme Venne:** De toute façon, ma question portait sur le moratoire. Je remercie les maires de m'avoir répondu d'une façon générale, mais j'avais bien parlé du temps du moratoire. On m'a répondu qu'on n'était aucunement intéressé à faire quoi que ce soit au point de vue financier à cet égard.

M. Pelletier parle d'attendre la fin des travaux de la Commission royale d'enquête. Tout le monde sait que cela va durer au moins trois ans. En tant que gouvernement, on n'a pas les moyens financiers d'attendre encore trois ans.

**Mayor Eggleton:** Mr. Chairman, it is absurd to expect that local government is going to be able to help finance the federal government and help cut the deficit.

But let me also point out that this deficit cut, this cut in the federal accounts, is not what it would appear to be, because we have to bear in mind that with the cut in service people are going to be unemployed, not only the people who work for VIA Rail but indirectly many other people will be affected, for example in tourism. A great many people who come into the Toronto area from the Windsor-Detroit area will not be able to get in. This has ramifications for many jobs in the tourist industry.

For the 691 jobs that we lose in Toronto we estimate that another 1,700 or 2,400 in total will be lost. That is lost income tax revenue. That could ultimately mean some of those people having to go onto welfare and other social security benefits that the federal and provincial governments have to pay for. That is not to mention the additional costs in terms of additional road maintenance, because a lot of people will go to cars, or there will be

## [Traduction]

inter-city and inter-provincial systems, there is something askew.

Perhaps I should give an example to the member. At the municipal level, the city of Montreal and the other municipalities in MUC, as well as on the south shore that you represent and the north shore, put out \$150 million per year as their share of the inner-city and inter-city transportation systems deficit. It is our responsibility to pay our share of the financing of public transportation, and it is a responsibility that we assume.

You talk about adding on to that responsibility for inter-provincial transportation. This responsibility is undoubtedly that of the federal government, and possibly of the provinces, but only in the context of an ideal that has yet to be defined. Historically, the country developed around a national project, namely the railway running from the Atlantic to the Pacific. In essence, and by definition, it is a federal responsibility. The federal government doesn't intervene in inter-city or inner-city public transportation, and I fail to see why the reverse should be true.

**Mrs. Venne:** In any event, my question was related to the moratorium. I thank the mayors for having answered in a general way, but I do want to stress that I was talking in terms of the duration of the moratorium. The answer I was given is that no one is interested in doing anything to finance that.

Mr. Pelletier talks about waiting until the royal commission of inquiry has concluded its work. Everyone knows that that will last at least three years. As a government, we cannot afford to wait another three years.

**Le maire Eggleton:** Monsieur le président, il est absurde de s'attendre à ce qu'un gouvernement local offre une aide financière au gouvernement fédéral réduire le déficit.

Permettez-moi de souligner également que cette réduction du déficit, cette réduction dans les comptes fédéraux, ne se résument pas qu'à cela, car il ne faut pas oublier que si le service est réduit, il y aura des gens au chômage, et pas uniquement les employés de VIA, mais bien d'autres, qui seront indirectement touchés, et je songe notamment au secteur du tourisme. Un grand nombre de personnes de la région de Windsor-Détroit qui viennent à Toronto ne le pourront plus. Cela portera à conséquences pour quantité d'emplois dans le secteur du tourisme.

A Toronto, quelques 691 emplois seront perdus, mais d'après nos prévisions, 1,700 à 2,400 emplois supplémentaires seront perdus. Sur le plan de l'impôt, c'est un manque à gagner pour le gouvernement. Certaines de ces personnes devront peut-être recourir au bien-être social ou à d'autres régimes d'aide sociale que devront financer les gouvernements fédéral et provinciaux, sans parler des coûts supplémentaires qu'il



[Text]

additional capacity needs at Pearson International or other airports. It does not speak to the fact that we are talking about the most energy efficient system, the rail, being replaced by other systems that are less energy efficient at a time when we are concerned about our energy resources.

• 1110

The environment has never been higher on the national or international agenda. Yet ironically we are talking about systems that are going to pollute more, both the road and the air. So there are an awful lot of costs that I would suggest to you offset the savings you think you are going to get in deficit reduction.

**Mr. Dionne (Miramichi):** I guess it would be natural for me to ask the mayors now if they are going to participate in funding other national infrastructure such as hospitals and whether or not they are going to be funding—

**An hon. member:** And airports.

**Mr. Dionne:** —the airports and the seaway, and perhaps National Defence. It would be very generous of you, but I cannot really foresee you doing it.

The royal commission that has been set up: do any of you have any hope or see any point in having a royal commission after the system has been gutted?

**Mayor Durrell:** Obviously the royal commission was set up to deflect much of the criticism that has been labelled. If I am not mistaken, we have already had more than one study on the matter. I would like to think if the royal commission is to be serious, likely FCM should be represented. We should have high-ranking representation on such a commission by the major municipalities of Canada, where you have well in excess of 50% of your population and likely 90% of your total ridership affected. Unfortunately the royal commission at this time—and we all are aware of it, regardless of political stripe—is nothing more and nothing less than a matter to try to take the heat off.

**Mr. Dionne:** Are you aware, lady and gentlemen, that VIA Rail has already made a decision, I understand, to start selling off its equipment immediately?

**Mayor Doré:** That is one of the things, I think, that should be very clear. It is not in the brief, but it is so logical. The equipment has to be moth-balled until we get a report that would permit us to take a final stand. The most stupid situation would be to get a royal commission that would conclude that we need a rail passenger system in this country, that we should modernize it, start with the existing equipment, upgrade it, and eventually move

[Translation]

faudra compter pour entretenir les routes, étant donné que les gens seront nombreux à recourir à l'automobile, et de la capacité supplémentaire qu'il faudra prévoir à l'aéroport international Pearson et à d'autres aéroports. Il ne faut pas oublier non plus, qu'on parle ici de remplacer le système le plus efficace sur le plan de la consommation de l'énergie, notamment le train, par d'autres systèmes qui consomment plus d'énergie, et ce à une époque où nous sommes préoccupés par nos ressources énergétiques.

La question de l'environnement n'a jamais eu une telle priorité auparavant sur la scène nationale ou internationale. Et pourtant, il est assez ironique de voir que nous discutons de systèmes qui causeront encore plus de pollution, soit les transports routiers et aériens. Il y a donc énormément de coûts qui, d'après moi, annuleront les économies que vous pensez réaliser en vue de réduire le déficit.

**M. Dionne (député de Miramichi):** Cela me semble alors tout naturel de demander aux maires s'ils ont l'intention de contribuer au financement d'autres infrastructures nationales comme les hôpitaux ou encore. . .

**Un député:** Les aéroports.

**M. Dionne:** . . . les aéroports, la voie maritime, et peut-être même la défense nationale. Ce serait d'une grande générosité de votre part, mais je ne pense pas vraiment que vous accepteriez.

On a créé une commission royale d'enquête. Est-ce que l'un d'entre vous trouve utile la tenue d'une enquête une fois le réseau démantelé?

**Le maire Durrell:** De toute évidence, on a créé la commission royale d'enquête pour faire dévier la plupart des critiques. Si je ne m'abuse, il y a d'ailleurs déjà eu plus d'une étude sur le sujet. Si la commission royale doit travailler sérieusement, je crois qu'elle devrait comporter un représentant de la FCM. Les grandes municipalités canadiennes devraient avoir des représentants de haut rang à la commission puisqu'elles représentent largement plus de 50 p. 100 de la population du pays et probablement 90 p. 100 des passagers concernés. Malheureusement, la commission royale d'enquête n'est pour le moment rien de plus qu'un moyen de gagner du temps et nous en sommes tous conscients, quel que soit nos couleurs.

**M. Dionne:** Madame et messieurs, savez-vous que VIA Rail aurait déjà pris la décision de commencer immédiatement à vendre son matériel?

**M. Doré:** Cela m'apparaît évident. Ce n'est pas dans le mémoire, mais c'est tellement logique. Le matériel doit être remisé jusqu'à ce que nous recevions le rapport qui nous permettra de prendre une décision définitive. Ce serait vraiment aberrant si la commission royale en venait à la conclusion que nous avons besoin d'un service de transport ferroviaire pour les passagers et que nous devons le moderniser en utilisant au départ le matériel actuel

[Texte]

on; but we do not have any equipment to base the policy on because we have scrapped it in the meantime. A moratorium is linked to at least another fundamental demand, which is basically, do not sell; moth-ball it, if you do not use it, until we come to a final conclusion on this national debate. I think that is quite evident.

**Mr. Dionne:** Have you any reaction, sir, to the absurd notion that the president of CN, who is also the president of VIA, has already designated, I understand, at least 400 cars that are going on the auction block immediately, and whether or not we can reasonably expect to have a dispassionate look at rail service when the president of the company is also its executioner?

**Mayor Eggleton:** With all due respect to Mr. Lawless, I think it is wrong to have the president of CN also the president of VIA. We need somebody who has heart and soul in understanding passenger rail service heading up that operation. I think this committee should strongly recommend to the government what my colleague the Mayor of Montreal has said about moth-balling anything that is taken out of service. I understand the last time they took some out of service and sold it, some of it was bought by Amtrak and put into service by Amtrak.

• 1115

I do not think we should face that absurd situation again. It takes a long time to get new rolling stock. Let us at least moth-ball it to the end of the royal commission. The royal commission is coming after the horses have run out of the barn, but better then perhaps than not at all. Hopefully that will give us some opportunity to see a rationalization of passenger services in all transportation modes across this country. I think at the end of the day they are going to be recommending that many of these services be restored.

I think we all agree we want VIA Rail to run more efficiently. It is top-heavy in management. It needs an overhaul. It needs a new president. At the end of the royal commission I think we are going to see a lot of those services restored. So let us have the rolling stock ready to go.

**Mr. Dionne:** Is it not entirely possible, with the situation being what it is now, that the royal commission may just say much of the rolling stock has already been sold off? There is no point now in revitalizing VIA Rail.

**Mayor Eggleton:** Absolutely. That is the danger. That is why it has to be moth-balled, and I hope this committee will strongly recommend that.

**Mr. Dionne:** I do not know what you people think about the royal commission, except for the question I asked. Have you sought a meeting with the minister or have you had any consultation with the minister before this decision was taken?

**Mayor Doré:** The one on the parliamentary commission?

[Traduction]

renové. Mais nous n'aurions plus ce matériel puisqu'on s'en serait débarrassé dans l'intervalle. Le moratoire est lié à au moins une autre exigence fondamentale, c'est-à-dire ne pas vendre le matériel. S'il ne sert pas, on peut le remiser en attendant que ce débat national se termine. Cela me paraît évident.

**M. Dionne:** Que pensez-vous de l'idée absurde que le président du CN, qui est également président de VIA, ait déjà désigné, semble-t-il, au moins 400 wagons qui devraient être très bientôt vendus aux enchères? Croyez-vous qu'on puisse raisonnablement s'attendre à ce qu'on étudie froidement le transport ferroviaire alors que le président de cette société doit en être le bourreau?

**M. Eggleton:** En toute déférence à l'endroit de M. Lawless, c'est une erreur que le président du CN soit également président de VIA. Il faut que le dirigeant du service Voyageur voit les choses avec son cœur et son âme. Le Comité devrait recommander avec insistance au gouvernement ce que propose mon collègue le maire de Montréal, c'est-à-dire qu'on remise tout le matériel qui ne sert pas. Je crois que la dernière fois qu'on a vendu du matériel qui ne servait plus, c'est Amtrak qui l'a acheté et qui l'utilise.

Nous ne devrions plus être confrontés à une telle absurdité. Il faut attendre longtemps le nouveau matériel roulant. Remisons ce que nous avons jusqu'à la fin des travaux de la commission royale d'enquête. Celle-ci est d'ailleurs instituée une fois le fait accompli, mais cela vaut peut-être mieux que rien du tout. Espérons qu'on saisira cette occasion de rationaliser le service-voyageurs offert par tous les modes de transport au Canada. J'ai l'impression qu'en fin de compte on recommandera de rétablir bon nombre de ces services.

Nous voulons tous que VIA Rail soit rentable. Il y a surencadrement à la Société; elle a besoin d'une restructuration et d'un nouveau président. Je crois qu'après la commission royale d'enquête, beaucoup de ces services seront rétablis. Gardons donc le matériel roulant prêt à circuler.

**M. Dionne:** Les choses étant ce qu'elles sont, n'est-il pas tout à fait possible que la commission royale d'enquête décide que, comme presque tout le matériel roulant a déjà été vendu, il est inutile de relancer VIA Rail?

**Le maire Eggleton:** Effectivement. C'est un risque. Voilà pourquoi le matériel doit être remisé et j'espère que le Comité en fera la recommandation.

**M. Dionne:** J'ignore ce que vous pensez de la commission royale, si ce n'est pour la question que j'ai posée un peu plus tôt. Avez-vous demandé à rencontrer le ministre ou ce dernier vous a-t-il consultés avant de prendre cette décision?

**M. Doré:** Au sujet de la commission d'enquête?



[Text]

**Mr. Dionne:** No, on the destruction of VIA Rail.

**Mayor Eggleton:** We met with the minister on June 19, and at that time we indicated to him that we wanted to see the documentation on which the decision was going to be made. We wanted an opportunity to digest it, analyse it, discuss it with our citizens and come back and make a representation. The minister indicated he could not promise us how much time he would give us, but that we would have an opportunity to see the documents very shortly. Well, we waited but we never got the documents. Oh, yes, we did get the documents, within hours after the announcement was made as to the cuts.

We think that is a terrible way to run a railroad. That is not the way we should be going about dealing with this VIA situation and we are very disappointed in that. We have met with the minister in subsequent times and the minister seems quite adamant about his position.

**Mr. Dionne:** Was the Federation of Municipalities contacted by the government and asked to submit names or a name from the organization to sit on the royal commission?

**Her Worship Mayor Hazel McCallion (City of Mississauga):** No, we were not invited to submit names. We made that request to the committee when we presented our brief to you: that we ask this committee to recommend that the Federation of Canadian Municipalities have representation on the royal commission.

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Dans les discussions que nous avons depuis que vous êtes là, il est question d'investissements massifs pour améliorer le réseau de transport ferroviaire de passagers au Canada. On parle de dépenses en capital, évidemment. Je peux comprendre votre point de vue, et je serais prêt à appuyer un programme de dépenses en capital pour améliorer les infrastructures et l'équipement. Mais la réduction des services de VIA Rail porte sur les dépenses de fonctionnement. La subvention sert à exploiter le service. On parle de deux choses différentes. Les 650 millions de dollars que le gouvernement fédéral donne à VIA Rail chaque année servent à combler son déficit d'opération. C'est une autre histoire: on est obligé d'emprunter pour faire l'épicerie. C'est différent. Comme administrateurs municipaux, vous savez très bien ce que cela veut dire.

Si VIA Rail est bien équipée du côté de la gestion, si, dans les prochains mois, un *chief executive officer* compétent arrive à la direction de VIA Rail, une personne reconnue comme étant un bon administrateur et ayant une mission claire dans le cadre du mandat de cinq ans donné à VIA Rail par le gouvernement du Canada de rendre la Société le plus rentable possible, de viser des taux de recouvrement les plus élevés possible et de maintenir le meilleur service possible dans le système proposé, serez-vous prêts à donner un coup de main et à faire confiance à une telle approche?

[Translation]

**M. Dionne:** Non, au sujet du démantèlement de VIA Rail.

**Le maire Eggleton:** Nous avons rencontré le ministre le 19 juin et nous avons alors demandé à voir la documentation sur laquelle s'appuyerait la décision. Nous voulions avoir le temps de l'assimiler, de l'analyser, d'en discuter avec nos citoyens et de venir présenter notre point de vue. Le ministre nous avait dit que, sans pouvoir nous promettre que nous aurions beaucoup de temps, il pouvait nous assurer que nous recevions les documents sous peu. Nous avons attendu, mais en vain. Finalement, nous avons reçu les documents dans les heures qui ont suivi l'annonce des coupures.

Selon nous, c'est une terrible façon d'administrer un chemin de fer. Ce n'est pas ainsi qu'il faudrait régler les problèmes de VIA; nous sommes très déçus. Nous avons rencontré le ministre par la suite et il n'a pas voulu démordre de sa position.

**M. Dionne:** Le gouvernement a-t-il pris contact avec la Fédération canadienne des municipalités pour lui demander de proposer des personnes qui pourraient la représenter à la commission royale d'enquête?

**Son Honneur le maire Hazel McCallion (ville de Mississauga):** Non, nous n'avons pas reçu de telle invitation. Quand nous sommes venus présenter notre mémoire au Comité, nous lui avons demandé de recommander que la Fédération canadienne des municipalités soit représentée à la commission royale d'enquête.

**Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan):** In our discussions with you this morning, we have mentioned massive investments to improve the rail passenger service in Canada. Those are capital expenditures, of course. I can see your point and I would be ready to support a capital expenditures program to improve infrastructures and equipment. However, the cuts in VIA Rail services have to do with operating expenditures. The federal subsidy goes towards operations. Those are two separate things. The federal government gives VIA Rail \$650 million a year because of the company's operating deficit. That is quite a different thing; it is just like borrowing to buy staples. As town administrators, you know very well what that means.

If VIA Rail gets good managers, if within the next few months it finds a qualified chief executive officer, someone who is recognized as a good administrator; if that person has a clear objective within the five-year mandate the Canadian government has given VIA Rail to become as profitable as possible, to achieve the highest recovery rate while maintaining the level of services, would you be ready to help and to trust in this new approach?

[Texte]

[Traduction]

• 1120

**M. Doré:** Premièrement, on n'est pas des défenseurs de VIA Rail, de sa structure et de son administration. Il faut s'entendre là-dessus. On ne défend pas VIA, mais le système de rail passager ou le système de transport des voyageurs par rail. C'est cela qui nous importe. De ce point de vue-là, je suis le premier à admettre qu'il faut une rationalisation et qu'il y avait peut-être des problèmes de surencadrement.

Cela dit, sans vouloir défendre M. de Belleval qui a quitté dans des circonstances qu'on connaît, il reste que le travail de M. de Belleval, dans les dernières années, n'a pas été complètement négligeable. En travaillant avec de vieilles «réguines», sans pouvoir les améliorer dans certains cas, les performances de l'ensemble de l'entreprise s'amélioraient. La motivation des employés était bonne. Par exemple, le taux de ponctualité était passé, en 1989, à 83 p. 100. Il a déjà été à 50 p. 100. Il est passé à 75 p. 100 en 1988 et ensuite à 83 p. 100. De ce point de vue-là, on sentait une cohésion au niveau de la gestion.

Vous me dites que vous coupez le budget d'opération. Vous coupez peut-être le budget d'opération, mais vous n'avez pas non plus de projet de dépenses en capital pour améliorer ce qui existe.

On peut réduire la contribution du gouvernement à une condition: il faut augmenter l'utilisation du système. Pour augmenter l'utilisation du système, il faut avoir un produit de qualité et peut-être une tarification différenciée. Mais on ne peut pas diminuer la contribution du gouvernement au système de rail passager si on n'augmente pas l'achalandage. L'achalandage sera fonction de la qualité du service, non seulement de son efficacité, de sa ponctualité et de sa fréquence, mais aussi de sa rapidité.

C'est vraiment la question de la poule et de l'oeuf. Je pense sincèrement qu'on ne peut pas décider unilatéralement de couper pour réduire le déficit d'opération. On ne dépense pas un seul cent pour améliorer le système et on pense qu'au total, on va avoir quelque chose de performant. Impossible! Impossible! Il faut, à un moment donné, comme dans n'importe quelle entreprise, investir pour développer un produit de qualité afin que, sur une période donnée, avec l'augmentation de l'achalandage et les revenus ainsi générés, on réussisse à diminuer éventuellement sa contribution.

Il faut peut-être regarder ce que d'autres pays dépensent pour leur système de rail passager en proportion de leur population. Je vous souligne qu'il y a 250 millions de dollars de contributions, avec l'obligation de desservir les régions éloignées en plus d'être rentable commercialement. Avant de prendre cette décision, on a dit: On regarde les régions qu'on a déterminées, et VIA devra en assumer la responsabilité. On aurait pu trouver d'autres solutions. On aurait pu, par exemple, demander aux compagnies de fret qui desservent ces mêmes régions, parce que les lignes doivent les desservir, d'accrocher un

**Mayor Doré:** First of all, we did not come here to advocate VIA Rail as it is presently structured and managed. I wanted to make that clear. What is important to us is not VIA, but a rail passenger service. I would then be the first to admit that rationalization is a must and that there may be problems with a top-heavy management.

That being said, and without standing up for Mr. de Belleval who left his position following circumstances we all know about, what Mr. de Belleval has accomplished in the last few years is not totally wasted. Often using old stuff, which sometimes could not even be upgraded, the company performed better. Its employees were motivated. For example, in 1989, 83% of the trains were running on time when it used to be 50%, then 75% in 1988. We could feel some cohesion within management.

You say those cuts are to the operating budget. Maybe that's the truth, but you are not providing for any capital expenditures for upgrading.

The government subsidy can be reduced under a one-and-only condition, that the ridership increases. For that to happen, you have to offer a quality product and maybe differential fares. Whichever way you look at it, the government's contribution to rail passenger service cannot be reduced if ridership does not increase. When you offer good quality and efficient service, when trains start running on time, when there are more and faster trains, then more people will start riding them.

It's a matter of the chicken or the egg. I sincerely think that one cannot decide unilaterally to make cuts in order to reduce an operating deficit. Not one cent goes to upgrading the system and yet, we think that we will get good performance. That's impossible! As with any other business, there comes a time when one has to invest in order to develop a quality product and, over a period of time, ridership will increase and so will the revenues thus generated until government is finally able to decrease its subsidy.

Maybe we should look at what other countries are spending on rail passenger service per capita. May I remind you that VIA gets \$250 million in subsidies but it has to provide services to remote areas while being profitable at the same time. Before making such a decision, it was decided to identify some areas that VIA would have to provide services to. There were other solutions such as asking freight companies to provide services to those same areas by simply hitching one passenger car to their freight trains once or twice a week, and let VIA operate east-west corridors which are more



[Text]

wagon de passagers pour offrir un ou deux trains par semaine au lieu d'imposer cela à VIA, et dire à VIA de s'occuper des couloirs est-ouest qui sont les plus performants. On ne l'a pas fait. Vous enfermez littéralement la structure de VIA dans une camisole de force dont elle peut difficilement sortir.

Il est impossible de diminuer la contribution gouvernementale sans augmenter l'achalandage. Pour cela, il faut augmenter la qualité du service et investir. C'est la même chose dans le transport en commun. Dans le transport en commun, l'approche est la même. Si on a du service, si le service est fiable et confortable, l'achalandage augmente et cela finit par avoir un impact sur le déficit d'opération. Mais il faut investir.

**Mayor Eggleton:** First of all, let me quote the then Minister of Transport in 1985, Mr. Mazankowski. After a Rail Passenger Action Task Force Report, he said:

We know of no other way to stop the drain of government funds to VIA than to modernize the corporation. In fact, the only alternative is to scrap it completely.

I think he recognized then that more investment was needed. In fact, more investment could be provided if VIA was given the opportunity to lease equipment. They have not yet been given that opportunity, and yet it is used widely in other jurisdictions, including Amtrak in the United States. So one of the means of being able to provide for the modernization Mr. Mazankowski says is needed—or scrap it completely—is in fact open to you, and I hope you recommend that to the government.

• 1125

**The Chairman:** I must say that yesterday's evidence from Amtrak sort of—they did not use Mr. Mazankowski's words, but they certainly practise what he preached. It is one thing to cut, but if you cut and/or reduce service without modernizing the end product you really are casting a cloud over the future, and that certainly came out loud and clear yesterday.

Mayor Durrell, you may want to have a valedictory comment just to wind up here, and then I will—

**Mr. Langlois:** If you will allow me a comment, I will—

**The Chairman:** No, no, give your comment now, because I want to be the last one.

**Mr. Langlois:** Everything you say, Mrs. McCallion and gentlemen, is fine. As a Member of Parliament and representing the people of Canada, I agree with what you say. The problem we have is a problem of money. If we keep on pouring money into VIA Rail at the rate the Government of Canada has been doing and would have been doing we would have to cut somewhere else. It is as simple as that. Investing in capital expenditure is one

[Translation]

profitable. It was decided differently. This structure imposed on VIA is acting like a straight jacket.

The government's contribution cannot be reduced if ridership does not go up. For that to happen, we must make some investment to improve services. The approach is the same for public transportation. When public transportation is dependable and comfortable, ridership goes up and, in the end, it does have an impact on the operating deficit. But more investment is needed.

**M. Eggleton:** Permettez-moi vous rappeler quelques propos tenus en 1985 par M. Mazankowski qui était alors ministre des Transports. Suite à la présentation du rapport d'un groupe de travail sur le transport ferroviaire des passagers, il a déclaré:

Le seul moyen de faire cesser le flot de deniers publics vers VIA, c'est de moderniser cette société. D'ailleurs, la seule autre solution serait sa disparition totale.

Il admettait alors qu'il fallait investir davantage. On pourrait d'ailleurs investir plus si VIA avait l'autorisation de louer le matériel. Or, ce n'est pas le cas et pourtant, cette solution est largement utilisée dans d'autres pays, notamment par Amtrak aux États-Unis. Voilà donc un moyen d'assurer cette modernisation, nécessaire selon M. Mazankowski—à moins de faire tout bonnement disparaître la société—que vous avez à votre disposition. J'espère que vous allez en faire la recommandation au gouvernement.

**Le président:** Je dois dire que, d'après ce qu'ont dit les représentants d'Amtrak hier, ils mettent en pratique ce qu'a préconisé M. Mazankowski. On a beau couper, si l'on diminue le service sans moderniser le produit fini, on ne fait qu'assombrir l'avenir. C'est ce qu'on nous a dit très clairement hier.

Monsieur le maire Durrell, voulez-vous dire un petit mot d'adieu, après je. . .

**M. Langlois:** Si vous me permettez une observation, je vais. . .

**Le président:** Non, allez-y tout de suite, je veux parler en dernier.

**M. Langlois:** Madame McCallion et messieurs, tout ce que vous dites est très bien. En tant que député qui représente la population canadienne, je suis d'accord avec vous. Le problème, c'est que nous n'avons pas d'argent. Si le gouvernement canadien continue à verser des fonds à VIA Rail au même rythme, il devra faire des coupures ailleurs. Ce n'est pas compliqué. Faire des dépenses d'investissement, c'est une chose; verser de l'argent à une

[Texte]

thing; providing money to a deficit operation is another thing. That is what we have to look at here.

In private enterprise you can modernize your equipment, your fleet, with a long-term view of making money, but if you are losing money every year you cannot keep on doing this, you have to cut, rationalize, and look at something else; that is what the government is doing. We cannot keep on pouring \$650 million a year into an operating deficit without suffering. If we keep on doing it we will have to cut somewhere else, and one day there will be no more money coming to the municipalities of Canada through federal-provincial agreements because we have to keep on paying a deficit to the railroad, to the passenger service in Canada. You would be the first ones saying, do not cut us because we need the money, and I can understand that. But that is the kind of decision we have to make.

**Mayor Durrell:** With great respect to the hon. member, because I know his comments are shared by many of his colleagues, first of all it is running a deficit for reasons that are obvious to everybody in this room and anybody who has ever been close to VIA.

But on the subject of money, the one thing the Canadian government has is lots of money. What it comes down to is how you spend it. That is, I guess, the bottom line. There is no end to the amount of money that flows into the coffers of the Canadian government. The fact that you operate at a deficit is not the point of this when we look at VIA Rail in particular. You have tremendous sums of money. To me, the tragedy is you have chosen in your priorities to take something that initially the country was founded on and disregard it. So naturally there is not any money to re-invest in the capital.

The comment has been made here, sir, and it has been made by other mayors, it has been made by the Save The VIA Rail Committee, and it will be made on December 6 by the Premiers to the Prime Minister, that in the end you are not going to save any money by destroying VIA Rail, that you are going to end up merely spending more money building additional runways. Take the 401 between Windsor and London, it has to be the worst trip in the world. I have never seen a road as congested in my life.

The money is going to come from somewhere. Either we as a national government make transportation a national priority and do something about it or you are going to continue to be faced with these problems of equipment that is inefficient, that does cost you a lot of money. It is no different from in our private homes, sir. If you have poor insulation your cost of heating goes up constantly. You have two choices, either turn off the heat because it is costing too much money or fix the insulation. What we are telling you here is fix the insulation and you will have lots more money.

**The Chairman:** Thank you, Mayor Durrell. I want to thank you and your colleagues of the unique Coalition of Corridor Mayors who have made, to me, a very powerful

[Traduction]

exploitation déficitaire en est une autre. Voilà ce que nous devons étudier.

Dans l'entreprise privée, on peut moderniser son équipement ou son matériel dans l'intention de faire des profits un jour, mais quand on a déficit sur déficit, année après année, il faut couper, rationaliser, chercher d'autres solutions. Voilà ce que le gouvernement est en train de faire. On ne peut pas continuer à engloutir 650 millions de dollars par année pour éponger un déficit budgétaire sans en ressentir les effets. Si cela continue ainsi, il faudra couper ailleurs et un jour, les municipalités canadiennes ne recevront plus d'argent en vertu des ententes fédérales-provinciales parce que nous serons obligés d'assumer le déficit du transport ferroviaire des passagers. Vous serez alors les premiers à nous demander de couper ailleurs parce que vous aurez besoin de cet argent, et c'est fort compréhensible. Voilà le genre de décision que nous devons prendre maintenant.

**M. Durrell:** En toute déférence envers le député, et je sais que nombre de ses collègues partagent son avis, si VIA Rail a un déficit, c'est pour des raisons évidentes pour nous tous et pour tous ceux qui connaissent le moins le moins la Société.

Quant à l'argent, le gouvernement canadien en a énormément. Reste à décider comment le dépenser. L'argent qui alimente les coffres du gouvernement canadien est inépuisable. Le fait qu'il ait un budget déficitaire n'a rien à voir avec la situation de VIA Rail. Le gouvernement canadien a beaucoup d'argent. Pour moi, le malheur c'est que vous ayez choisi comme priorité de faire disparaître ce qui est à l'origine de la création de notre pays. Voilà pourquoi on n'a plus d'argent à investir dans VIA Rail.

D'autres maires et les représentants du comité de sauvetage de VIA Rail ont fait ici une observation que les premiers ministres des provinces feront au premier ministre le 6 décembre prochain; c'est-à-dire que vous ne ferez aucune économie en démantelant VIA Rail puisque vous allez être obligés de dépenser davantage pour construire de nouvelles pistes dans les aéroports. Prenez par exemple l'autoroute 401 entre Windsor et London, je crois qu'il n'y a rien de pire au monde. Je n'ai jamais vu une autoroute aussi congestionnée de ma vie.

Cet argent sera bien puisé quelque part. Soit le gouvernement fédéral accorde la priorité au transport et décide de régler la question, soit il continuera d'être confronté à ces problèmes d'équipement inefficace qui coûtent très cher. C'est comme une résidence. Si votre maison est mal isolée, le coût du chauffage augmente chaque année. Vous avez alors le choix entre baisser la température à l'intérieur parce que le chauffage coûte trop cher, ou améliorer l'isolation. Nous sommes venus vous suggérer d'améliorer l'isolation. Vous verrez que vous aurez alors beaucoup d'argent.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le maire Durrell. Je désire remercier également vos collègues de cette coalition unique des maires du corridor qui sont



[Text]

and impressive presentation today covering different facets of the problem this committee faces, giving it a very local perspective in many ways. I want to thank you for taking the time. We are told we are very busy, and we are, but we also know you are very busy, and for you to get the collection of characters together that you have to come here today, I want to thank you very much. I hope you do talk to your Premiers, and we will see what we can do. There are many questions one could ask on your written brief. But thank you very much for coming and taking the time.

• 1130

**Mr. Tobin:** On a point of order, Mr. Chairman, I want to congratulate you on having so many politicians around the table and still getting finished on time.

**The Chairman:** We still have two witnesses. The next one is the National Association of Railway Passengers.

• 1131

• 1134

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. We have as our next witness, Mr. Capon, on behalf of the National Association of Railroad Passengers. We want to welcome you. You have come some distance, Mr. Capon.

• 1135

**Mr. Ross Capon (Executive Director, National Association of Railroad Passengers):** Thank you, Mr. Chairman. The National Association of Railroad Passengers has worked for about 22 years in the U.S. to promote balanced transportation. We have about 12,000 individual dues-paying members nation-wide. I guess we are roughly analogous to Transport 2000 in Canada.

The most important point I am trying to say in the written statement is that the cuts proposed by the government appear to me to be so great as to cast doubt on whether it can be a foundation for future growth.

I want to call particular attention to the bottom of page 4, where I discuss *The Canadian*. It is my observation that *The Canadian* is one of the greatest tourist attractions in the world. People come from all over the world to ride it. These people spend a lot of money in Canada other than on that train. It is with great surprise we note that *The Canadian* is to disappear under this plan.

I also want to comment on the general issue of privatization and of the concept of high-speed rail projects as separate from the existing passenger trains. In general, I

[Translation]

venus nous présenter un impressionnant mémoire très marquant qui aborde diverses facettes du problème auquel est confronté le Comité. Vous avez pu faire valoir un point de vue parfois très local. Je vous remercie de vous en être donnés la peine. On nous dit que vous êtes tous très occupés, comme nous d'ailleurs et nous le savons; c'est pourquoi je tiens à vous remercier d'avoir réussi à réunir ici aujourd'hui une telle brochette de personnalités. J'espère que vous parlerez à vos premiers ministres respectifs et nous verrons ce que nous pouvons faire. On aurait pu vous poser encore bien des questions sur votre mémoire. Je vous remercie beaucoup d'avoir pris le temps de venir ici.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je tiens à vous féliciter d'avoir réussi à terminer à l'heure malgré la présence de tous ces politiques.

**Le président:** Il y a encore deux témoins. C'est au tour de la *National Association of Railway Passengers*

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum et pouvons donc entendre des témoins. C'est au tour de M. Capon qui représente la *National Association of Railway Passengers*. Monsieur Capon, je vous souhaite la bienvenue. Vous venez de loin.

**M. Ross Capon (directeur exécutif, National Association of Railroad Passengers):** Merci, monsieur le président. La *National Association of Railroad Passengers* travaille depuis environ 22 ans à promouvoir l'équilibre des transports aux États-Unis. Elle compte quelques 12,000 membres en règle d'un peu partout aux États-Unis. Elle se compare grosso modo à *Transport 2000* au Canada.

Le plus important de tout ce que renferme le mémoire c'est que les coupures proposées par le gouvernement paraissent si considérables qu'on peut douter de la solidité des fondements sur lesquels asseoir notre croissance future.

J'attire votre attention sur le bas de la page 4 où il est question du «Canadien». Selon moi, ce train est l'une des grandes attractions touristiques du monde. Les gens viennent de partout pour le prendre et, ce faisant, ils dépensent beaucoup d'argent, et pas seulement à bord du train. Nous avons été très étonnés de constater qu'on prévoyait faire disparaître le Canadien.

Je veux également faire quelques réflexions à propos de la privatisation en général et du concept des TGV par rapport aux trains de voyageurs actuels. J'ai constaté

## [Texte]

have found that you are very unlikely to get balanced transportation in the absence of balanced government spending on transportation. There is a new luxury train you may have heard about that will starting running shortly between Chicago and Washington, but these are a couple of cars coupled to the rear of Amtrak's train. It could not stand alone as an economic endeavour. It is strictly a byproduct of the previous existence of Amtrak's capital limited.

I would also point out that our private railroads, while they know Amtrak pays its bills, would be very reluctant to deal with a private passenger rail operator and they are not legally required to do so. Our private railroads remember that when the private Auto Train Corporation, which ran automobiles and passengers between Florida and Virginia for several years, went bankrupt in the early 1980s, it was private railroads that were holding the bag on the debt. They owed a lot of money to the Seaboard and to the RF&P Railroad. Private railroads are very unlikely to want to deal with a private rail passenger operator.

As far as high-speed rail goes, I want to emphasize the term "evolution". The existing high-speed rail lines in Japan and France evolved when the previously existing lines became oversaturated and they needed to build more tracks. In the United States we have listened to lots of rhetoric about so-called high-speed rail projects. First there was the American High Speed Rail Corp., which was going to build a new railroad between Los Angeles and San Diego. They had lots of Japanese money. They even had a grant from Amtrak. But ultimately they foundered because the local public opposed the construction of a brand-new line in a densely populated area. The local public favoured a gradual improvement of the existing line and that is what is now happening with public investment.

The next thing the experts said was that Florida was going to be where there would be a magnificent high-speed line without public money, but within the past two weeks we have seen "Bombardier Withdraws Bid for Florida Train Project". It seems they do not believe it can work without public investment and they do not believe the State of Florida wants to spend that money.

Now we are being told there is going to be a high-speed rail project in Texas and that it is going to cost over \$2 billion, but we already are being told it seems that maybe \$400 million will have to come from the government.

When you add it all up, the only high-speed rail project we have in the United States is the one that exists between New York and Washington and it exists because the federal government spent over \$2 billion on tracks. With that investment, Amtrak is now in the enviable position where they can add trains and reduce their

## [Traduction]

qu'en général, il est presque impossible d'atteindre le point d'équilibre dans les transports si les dépenses gouvernementales ne sont pas réparties de façon équilibrée dans le secteur. Très bientôt il y aura un nouveau train de luxe, dont vous avez peut-être entendu parler, entre Chicago et Washington. Il s'agit en fait de quelques wagons qui seront accrochés à l'arrière d'un train d'Amtrak. Un tel train circulant seul ne serait pas viable. C'est strictement un dérivé de l'ancienne *Capital Limited*.

Je vous fait également remarquer que nos sociétés de chemin de fer privées, tout en sachant qu'Amtrak est solvable, hésiteraient longuement avant de faire affaires avec une entreprise privée de transport ferroviaire de voyageurs. D'ailleurs, la loi ne les y oblige pas. Nos chemins de fer privés se souviennent que lorsque la *Auto Train Corporation*, une entreprise privée qui a transporté pendant plusieurs années des automobiles et des voyageurs entre la Floride et la Virginie, a fait faillite au début des années 1980, ce sont elles qui ont hérité des dettes. Il est fort peu probable que les chemins de fer privés voudront traiter avec une entreprise privée de transport ferroviaire de voyageurs.

Pour ce qui est des TGV, j'insisterais sur le mot «évolution». Les voies ferrées pour les TGV qu'on trouve actuellement au Japon et en France ont été construites parce que les voies ferrées déjà existantes étaient sursaturées; il en fallait d'autres. Aux États-Unis, on a entendu beaucoup de beaux discours sur les fameux projets de TGV. Il y a d'abord eu la *American High Speed Rail Corp.* qui devait construire une nouvelle voie ferrée entre Los Angeles et San Diego. Elle avait beaucoup de capitaux japonais et même une subvention d'Amtrak. Le projet est finalement tombé à l'eau parce que la population s'opposait à la construction d'une toute nouvelle voie ferrée dans une région densément peuplée. La population locale préférait une amélioration graduelle de la voie ferrée déjà construite et c'est ce qu'on est en train de faire avec des fonds publics.

Ensuite, les experts ont annoncé qu'on allait construire en Floride cette magnifique voie ferrée pour TGV et sans subvention gouvernementale. Or, depuis deux semaines, on a entendu dire que Bombardier avait retiré son offre pour le projet de TGV en Floride. Cette société estime qu'il est impossible de réaliser un tel projet sans un apport de fonds publics et elle craint que l'état de la Floride refuse d'y contribuer financièrement.

On nous dit maintenant qu'on construira une voie ferrée pour TGV au Texas qui coûtera plus de 2 milliards de dollars, mais déjà on nous annonce que le gouvernement devra verser peut-être 400 millions de dollars.

Cela dit, le seul TGV aux États-Unis est celui qui relie New-York et Washington parce que le gouvernement fédéral a décidé de dépenser plus de 2 milliards de dollars pour les voies ferrées. Grâce à cet investissement, Amtrak est maintenant dans une situation fort enviable puisqu'elle peut augmenter le nombre de trains tout en diminuant le



[Text]

operating subsidy requirement at the same time because the trains are able to command such high fares—in some cases, in the club car it is over 40¢ a passenger mile—that the economics work that way.

• 1140

Finally, I want to comment briefly on cuts Amtrak itself has experienced. In 1971 many trains were discontinued just before Amtrak began operating. However, the passenger-mile reduction was less than 50%, and the size of the cuts were as big as they were primarily because there was huge fleet of very poorly maintained cars and a lot of overlapping service with many different private railroads, and they had to reduce the size of the fleet to one that would be workable. Amtrak did not want to run cars that would not provide reliable services.

Perhaps the best analogy to where Canada is now are the cuts that were implemented in 1979. First, there was a demand to cut the deficit. In May of 1978 the Department of Transportation issued a preliminary report to Congress and the public—"A Re-examination of the Amtrak Route Structure"—with some proposals that scared a lot of people. They studied a number of alternative systems and they found that the smallest, most efficient unit-cost system, in other words the system with the lowest subsidy per passenger mile, was actually the system with the biggest route map and the biggest subsidy requirement in absolute dollars.

This report was followed by a nation-wide series of public hearings which were held by the Interstate Commerce Commission. One of the interesting things about those public hearings was that the biggest turnout was in Minot, North Dakota, which led to the preservation of the *Empire Builder*. In any event, there was a final report issued in January of 1979 and then a debate in Congress. Ultimately, what happened was that 13% of the route miles and only 6.8% of passenger miles were cut at the end of 1979.

**The Chairman:** Thank you. You certainly gave an overview of your association and involvement with Amtrak. Before I throw it open to questions, just to get it into focus, you say in your brief that you helped get public support for the Amtrak Bill.

**Mr. Capon:** Yes, we were there before Amtrak existed, when the private railroads were discontinuing service. Our association was created in 1967 by Anthony Haswell, a Chicago attorney who saw that the trains would completely disappear unless the public acted. He formed the association, and during the first seven years he subsidized it with his own money. Since about 1974 all of our money comes basically from our individual members.

[Translation]

montant de la subvention nécessaire à son fonctionnement parce qu'on peut exiger des tarifs très élevés; dans certains cas, on peut exiger plus de 40c. par mille-voyageur pour le wagon-restaurant.

Enfin, je voudrais dire un mot sur les coupures imposées à Amtrak. En 1971, bon nombre de trains ont été supprimés avant qu'Amtrak ne commence à exploiter ses services. Toutefois, la réduction par mille-voyageurs a été inférieure à 50 p. 100 et les coupures ont été aussi importantes surtout parce qu'il y avait un gigantesque parc de wagons très mal entretenus et énormément de chevauchements entre les services de nombreuses sociétés ferroviaires privées. Il a fallu ramener le parc à des dimensions plus pratiques. Amtrak ne voulait pas utiliser des wagons qui n'assureraient pas un service fiable.

La situation qui ressemble le plus à ce qui se passe au Canada en ce moment, c'est celle de 1979. On avait alors exigé de réduire le déficit. En mai 1978, le département des Transports avait présenté un rapport préliminaire au Congrès et à la population: «A Re-examination of the Amtrak Route Structure»; ce rapport renfermait des propositions qui ont effrayé bien des gens. On a envisagé d'autres solutions et on s'est rendu compte que le réseau le plus petit mais le plus rentable pour ce qui est des coûts unitaires, autrement dit le réseau qui nécessitait la subvention la plus basse par mille-voyageur était celui qui comportait le plus de trajets et qui nécessitait la subvention la plus élevée au total.

Suite à la présentation du rapport, il y a eu une série d'audiences publiques tenues partout aux États-Unis par la *Interstate Commerce Commission*. Il est intéressant de voir que c'est à Minot, dans le Dakota du Nord, que les audiences publiques ont attiré le plus de monde. C'est ainsi qu'on a décidé de garder l'*Empire Builder*. En janvier 1979, on a présenté un rapport final puis il y a eu un débat au Congrès. On a finalement décidé de ne supprimer à la fin de 1979 que 13 p. 100 des milles de liaisons et 6,8 p. 100 des milles-voyageurs.

**Le président:** Je vous remercie. Vous nous avez donné un bon aperçu de ce qu'est votre association et de ses relations avec Amtrak. Avant d'autoriser les membres du Comité à poser des questions, je voudrais avoir une mise au point. Vous dites dans votre mémoire avoir aidé à susciter l'appui de la population au projet de loi sur Amtrak.

**M. Capon:** En effet. Nous existions avant la création d'Amtrak, au moment où les chemins de fer privés ont décidé d'abandonner certains trajets. Notre association a été créée en 1967 par Anthony Haswell, avocat de Chicago qui s'est rendu compte que les trains disparaîtraient complètement du paysage si la population n'agissait pas. Il a donc formé cette association qu'il a subventionnée de sa poche durant ses sept premières années d'existence. Depuis 1974 environ, tous nos fonds proviennent de nos membres.

[Texte]

We played a major role, first in protesting selected attempts by railroads to discontinue trains, and then in the development of the legislation that created Amtrak and in continuing to mobilize public support. One of the reasons the 1979 cuts were so small was the great outcry we created. We leafleted trains and stirred up our own members and generally worked with others that were supportive.

**The Chairman:** From abroad it looks as though Amtrak in its inception and genesis has gone through a roller-coaster situation that perhaps VIA has gone through and very definitely is going through now. You were incorporated in 1970 or 1971 and had a legislative framework, but even in the 1980s with Mr. Reagan and Mr. Stockman and deficit reduction, the Amtrak situation was under the gun as I understand it. On page 2 of your brief—is that the time the first president of Amtrak, Mr. Lewis, was decapitated by pressure brought by your association and others because he was not a friend of Amtrak?

**Mr. Capon:** No, he left in the mid-1970s. In fact, during the great crisis of the late 1970s and in the 1980s Amtrak management was pretty much “on our side” and regarded as good guys. The year 1979 was a very embarrassing time for the government to be proposing major cuts. That was when we had our gasoline lines, and the trains were jammed and the buses were jammed as well. There were all these cartoons of the government proposing to eliminate these very heavily used trains.

• 1145

What happened was that we came within a few votes of winning in the House of Representatives a vote to freeze the system, based largely on that sentiment. The reason modest cuts were put in place rather than a total freeze was that Amtrak management said they did not have enough decent equipment to provide quality service on the full system at that time.

I would also say the reason Amtrak survived the onslaught in the early years of the Reagan administration was that enough good equipment had come on line between the mid-1970s and 1982. They did have enough good equipment to be providing a quality product. Their ridership and their economic measures were starting to improve so that supporters of Amtrak were able to cite that kind of evidence based on the investment in capital that had been made during the 1970s.

**Mr. Angus:** Mr. Capon, I want to welcome you to Ottawa and to the transport committee. I found your brief extremely interesting, having had a chance to go through it.

I want to highlight one part and it ties into what you stated to us, but I think in your written version it is even

[Traduction]

Nous avons joué un rôle important tout d'abord en protestant contre les tentatives des chemins de fer qui voulaient abandonner certains trajets, puis en participant à la rédaction d'un projet de loi visant à créer Amtrak. Nous avons aussi continué à mobiliser la population. Si les coupures ont été si peu importantes en 1979, c'est grâce aux tollés de protestations que nous avons suscitées. Nous avons distribué des tracts dans les trains; nous avons secoué nos propres membres et travaillé en collaboration avec ceux qui nous appuyaient.

**Le président:** De l'extérieur, on a l'impression qu'Amtrak est passée par des hauts et des bas depuis sa conception, tout comme VIA Rail par le passé et encore maintenant. La société Amtrak a été constituée en 1970 ou 1971 en vertu d'une loi, et pourtant, encore dans les années 1980, lorsque M. Reagan et M. Stockman ont voulu réduire le déficit, elle a été très menacée. À la page 2 de votre mémoire... Est-ce au moment où le premier président d'Amtrak, M. Lewis, a été démis de ses fonctions suite aux pressions exercées par votre association et d'autres aussi parce que vous trouviez qu'il ne défendait pas suffisamment les intérêts de la société?

**M. Capon:** Non, il est parti au milieu des années 70. En fait, durant la grande crise de la fin des années 70 et des années 80, la direction d'Amtrak était tout à fait avec nous. Elle était du côté des bons. Pour le gouvernement, ce n'était pas du tout le moment, en 1979, de proposer des coupures importantes. C'est à ce moment-là que nous avons eu des problèmes d'approvisionnement d'essence et que les trains et les autobus étaient bondés. Il y a alors eu des tas de caricatures sur le gouvernement qui se proposait de faire disparaître tous ces trains très achalandés.

Quelques voies de plus et nous aurions gagné le vote à la Chambre des représentants en vue de figer le réseau, surtout en raison de ce sentiment. On a décidé d'imposer de modestes coupures plutôt que d'en rester au statu quo parce que la direction d'Amtrak se disait incapable de desservir tout le réseau faute d'avoir suffisamment de matériel en bon état.

Si Amtrak a survécu aux assauts des premières années de l'administration Reagan, c'est parce qu'elle a obtenu suffisamment de matériel en bon état entre le milieu des années 1970 et 1982. Elle a donc pu assurer un bon service. L'augmentation de la clientèle et les mesures économiques adoptées lui ont permis d'améliorer sa situation à telle enseigne que les partisans d'Amtrak ont pu citer cet exemple comme un résultat des investissements faits dans les années 70.

**M. Angus:** Monsieur Capon, je désire vous souhaiter la bienvenue à Ottawa et au Comité des transports. J'ai trouvé votre mémoire extrêmement intéressant puisque j'ai eu l'occasion de le parcourir.

Je veux insister sur une partie seulement qui est reliée à ce que vous venez de nous dire, sauf que la version



[Text]

more stronger. On page 4 you say that nowhere in the history of Amtrak is there anything comparable to the proposed shutdown of VIA's most popular route, a route arguably more popular than any U.S. route existing before or since Amtrak's creation. Later on in that same paragraph you say that it is hard to believe a plan to discontinue *The Canadian* is based on an analysis of that train's overall economic impact.

When you say that *The Canadian* is more popular, are you referring to the broad sense of the word "popular", of a nice train to travel on because it goes through certain parts of Canada, or do you mean from an economic sense, or from a ridership sense? What is the basis for that comment?

**Mr. Capon:** There are lots of people in the world who want to go to Canada just to ride that train. The president of our association is an executive with Coca-Cola. When he heard about this, he commented to a couple of friends who worked at Coca-Cola that if they wanted to ride the train, they had better do so before January 15, but they did not think they could.

I do not know if people come to the U.S. to ride our trains. Of course, the people who do this have a lot of money and they spend it. I guess I am really saying that as a foreigner to Canada, one of the things that comes up is the concept of what makes people want to go to another country and what makes people want to travel. *The Canadian* has this image; it is a world-class train that makes people want to come to Canada and spend money. This does not mean it is profitable in the narrow sense of VIA's profit-and-loss statement, but it does mean that there are people who spend lots of money in Canada who may decide not to come, including this couple I referred to a few minutes ago, if *The Canadian* does not exist, or if it runs only three days a week and it is impossible to get space on as a result.

**Mr. Angus:** When I was in Atlantic Canada in September, travelling between Halifax and Sydney and then Sydney to Saint John, I met a number of your members who were riding those trains, in part because they are rail buffs and in part because they had heard that VIA was going to be decimated. They wanted to get up there and experience the rest of the system. I had some quite enjoyable conversations with them and other passengers as well.

**Mr. Chairman,** I think the brief speaks for itself. It is very well put together and we appreciate that Mr. Capon took his time to assist us in Canada with our deliberations. Thank you, sir.

**The Chairman:** Your brief is short, succinct and right on the points. This is something that concerns members of the committee, and certainly concerns the Chair. On page 4 at the bottom, you are talking about VIA's unit costs. You are from abroad and we understand that while

[Translation]

écrite me paraît plus précise. À la page 4, vous dites que jamais Amtrak n'a eu à faire face à une situation comparable à celle de VIA Rail dont on menace de supprimer l'une des lignes les plus populaires, peut-être même plus populaire encore que n'importe quel train aux États-Unis, tant avant qu'après la création d'Amtrak. Un peu plus bas, dans le même paragraphe, vous dites avoir du mal à croire qu'on envisage d'abandonner le Canadien étant donné l'analyse de l'incidence économique de cette ligne.

Quand vous dites que le Canadien est plus populaire, est-ce que vous prenez le mot au sens large? Voulez-vous dire que c'est un beau train pour voyager parce qu'il traverse certaines régions du Canada ou alors que c'est un train qui est très achalandé? Qu'est-ce qui vous fait dire cela?

**M. Capon:** Bien des gens, dans le monde entier, veulent venir au Canada uniquement pour faire ce trajet en train. Le président de notre association est un directeur de Coca-Cola. Lorsqu'il a entendu parler de ce projet, il a fait remarquer à certains de ses collègues que s'ils voulaient prendre ce train, ils seraient obligés de le faire avant le 15 janvier. Ils n'en n'avaient malheureusement pas la possibilité.

Je ne sais pas si les gens viennent aux États-Unis pour prendre le train. Évidemment, ceux qui le font ont beaucoup d'argent et veulent le dépenser. Autrement dit, en tant que touriste au Canada, je pense à ce qui incitent les gens à se rendre dans un pays étranger, à voyager. Le Canadien a cet effet. C'est un train de grande classe qui attire les gens au Canada pour y dépenser de l'argent. Cela ne signifie pas pour autant que le train est rentable au sens où il rapporte des profits à VIA Rail. Cela veut dire que des touristes qui dépensent beaucoup au Canada pourraient bien décider de ne pas venir dans ce pays si le Canadien devait disparaître ou s'il ne roulait plus que trois jours par semaine et qu'il était donc impossible d'obtenir des places à bord.

**M. Angus:** Lorsque j'étais dans les provinces de l'Atlantique en septembre dernier, j'ai voyagé entre Halifax et Sydney et puis de Sydney à Saint-Jean. J'ai rencontré certains de vos membres qui voyageaient en train, en partie parce que cela leur plait et en partie aussi parce qu'ils avaient entendu dire que VIA allait être démantelée. Ils voulaient venir profiter du réseau. J'ai eu des conversations très plaisantes avec eux et avec d'autres voyageurs aussi.

Monsieur le président, je crois que le mémoire se passe de commentaires. Il est très bien structuré et nous sommes heureux que M. Capon se soit donné la peine de venir au Canada pour nous aider à délibérer. Je vous remercie.

**Le président:** Votre mémoire est bref, succinct et il s'en tient au fait. Quelque chose préoccupe les membres du Comité et le président en particulier. Au bas de la page 4, vous parlez des coûts unitaires de VIA. Comme vous êtes étranger, nous comprenons que vous vouliez vous

## [Texte]

you are in this country you are being very proper and diplomatic. I am interested from the railway point of view and/or your experience with Amtrak. With these type of cuts that you know about, how do you explain what you have there on pages 4 and 5? What may we be facing in view of the experience you have had down south?

• 1150

**Mr. Capon:** As I think the press has reported here, the problem is that when you reduce service there are some costs that do not go down. The basic overhead costs do not go down. The salary of the president of the corporation does not go down. You have a smaller number of passengers and passenger miles to spread these costs over. The result is that what I call the unit costs, the subsidy per passenger mile, actually goes up.

I referred earlier to the study that our Department of Transportation did in May, 1978. They have a chart in which they show a series of alternatives. A couple of key measures come to mind. One is train miles and one is the operating subsidy per passenger mile.

It turns out that the lowest operating subsidy per passenger mile, which was then 9.6¢, is for the largest system, 35 million train miles a year. The highest subsidy per passenger mile is a tiny system that consisted of short-distance trains only, where it was 18.9¢ a passenger mile. That is double. The number of train miles was cut down to \$10.8 million, but the operating subsidy was very low, \$293 million.

They achieved a short-term benefit of reducing the operating subsidy, but they created a system that is even harder to defend in the next budget go around. That of course is the big question. Is this intended as a foundation for the future or does it simply lay the foundation for making an even bigger, stronger argument a year from now that in fact future is in airplanes and roads, as in one quip attributed to the Minister of Transport would have it?

No one can predict the future absolutely, but it looks to me like the system that is proposed is close to the bone. I believe the government's own figures are that the subsidy per passenger will be higher as a result, simply because in the first place you are preserving the protected routes. I commented in the brief on whether it is appropriate to separate out the protected routes.

Amtrak really has nothing quite analogous to the remote routes. What we do have in the U.S. is something called essential air services, which was created at the time of air deregulation to protect small communities that feared they would lose their service. Essential air services is a much debated separate line-item budget. It is not for a carrier. It is not for the mode of aviation. It is understood

## [Traduction]

montrer tout ce qu'il y a de plus diplomate tandis que vous êtes là. Je m'intéresse à ce qui concerne les chemins de fer et à votre expérience d'Amtrak. Étant donné les coupures que vous connaissez, comment expliquer ce que vous dites aux pages 4 et 5? Étant donné ce qui s'est produit aux États-Unis, qu'est-ce qui nous attend, selon vous?

**M. Capon:** Comme l'ont rapporté les journaux ici, le problème, c'est que même en diminuant le nombre de trains, certains coûts ne baisseront pas. Les frais généraux par exemple ne vont pas diminuer. Le traitement du président de la société ne va pas diminuer non plus. Il y aura moins de voyageurs et moins de milles-voyageurs sur lesquels répartir ces coûts. Par conséquent, ce que j'appelle les coûts unitaires, c'est-à-dire le montant de la subvention par mille-voyageur, augmenteront.

Un peu plus tôt, j'ai mentionné l'étude faite par notre département des Transports en mai 1978. Il y avait un tableau indiquant toute une série de solutions possibles. Certaines parmi les plus importantes me viennent à l'esprit. Une concernait les milles-trains et une autre la subvention d'exploitation par mille-voyageur.

Or, il appert que la subvention d'exploitation la plus basse par mille-voyageur, soit 9,6c., correspondait au réseau le plus important, c'est-à-dire 35 millions de milles-trains par année. La subvention la plus élevée par mille-voyageur correspondait au plus petit réseau comportant uniquement de courts trajets; la subvention était alors de 18,9c. par mille-voyageur, c'est-à-dire le double. On a diminué à 10,8 millions de dollars le nombre de milles-trains, mais la subvention d'exploitation était assez basse, soit 293 millions de dollars.

On a ainsi pu en tirer un avantage à court terme en réduisant la subvention d'exploitation, mais ce faisant, on a créé un système qui sera encore plus difficile à défendre lors du prochain budget. Voilà une question importante. Est-ce qu'on a l'intention de jeter les bases de l'avenir ou songe-t-on simplement à étayer encore mieux l'argument en faveur des transports aériens et routiers, comme l'aurait dit le ministre des Transports?

Personne ne peut prédire l'avenir avec certitude, mais j'ai l'impression que le réseau proposé est plutôt risqué. Je crois que d'après les propres chiffres du gouvernement, la subvention par voyageur sera alors plus élevée simplement parce qu'on garde les liaisons protégées. J'ai dit dans le mémoire qu'il vaudrait peut-être mieux séparer les lignes protégées du reste.

Amtrak n'a en fait rien de comparable aux liaisons desservant régions éloignées. Ce qu'il y a de semblable aux États-Unis, ce sont ce qu'on appelle les services aériens essentiels conçus au moment de la déréglementation du transport aérien en vue de protéger les petites localités qui craignaient de ne plus être desservies par les compagnies aériennes. Ces services aériens essentiels constituent une



## [Text]

as a separate line-item budget about service to remote places.

I think in some respects, from an intellectual basis, the way it is being framed here, where what I see as the separate issue of remote services is kind of lumped in with the issue of rail passenger service as a whole, makes it harder to deal with the issue.

From the minister's point of view it renders his case weaker, because he is trying to make the case that VIA is laying an economic foundation for the future at the same time that he is in the position of preserving a lot of trains with very low revenue-cost ratio and discontinuing a lot of trains with relatively high revenue-cost ratio.

Seen from that point of view it looks almost like a devilish plan to make the system indefensible a year from now, but we understand it. What is really happening is that they are trying to meet two objectives, one of which is really quite separate from laying the foundation for a modern passenger train system. It is simply rural mobility.

**The Chairman:** I think Mr. Angus had the commentary correctly. Your brief is short, succinct and to the point.

• 1155

We heard yesterday from Amtrak. Who decides the routes? Would you ever have a situation where the president and CEO of Conrail was also the president and CEO of Amtrak? What is your response to the situation we have in Canada?

**Mr. Capon:** I was utterly astounded when I heard that Mr. Lawless was going to simultaneously head CN and VIA, because there is a conflict there. There is a wide folklore among rail aficionados in the U.S. that VIA is a desperately needed back-door subsidy for Canadian National, and there is speculation about the motives of the route structure that has just been chosen in terms of the dominance of CN routes.

The closest thing that is analogous in the United States is that before the northeast corridor was separated and taken over by Amtrak, Penn Central had a dominance of Amtrak operations. It was not quite as dominant as CN is today, but it was predominant. It would be impossible to imagine Amtrak surviving a situation where the president of Penn Central was simultaneously the president of Amtrak. How can he in good faith serve both sets of shareholders when their interests are fundamentally in a conflict situation? I do not understand that.

I saw a long interview with Mr. Lawless in which I will credit him with putting a very, very impressive face on the situation. He obviously understands the issues very well and knows how to come across as a superb diplomat. But I do not understand how you serve both shareholders at the same time.

## [Translation]

rubrique budgétaire distincte très controversée. Cela ne touche ni les transporteurs ni l'aviation. C'est une rubrique budgétaire distincte portant sur le service dans les endroits éloignés.

À certains égards, intellectuellement parlant, on a mis dans le même sac la question du service dans les régions éloignées et celle distincte du transport ferroviaires des voyageurs. Voilà pourquoi il est plus difficile de régler le problème.

Le ministre affaiblit sa cause en essayant de faire croire que VIA est en train d'établir les fondements économiques de son avenir alors qu'il faut conserver nombre de trains qui rapportent très peu et supprimer beaucoup d'autres qui rapportent relativement beaucoup.

Vu sous cet angle, on dirait un plan diabolique en vue de rendre le réseau parfaitement indéfendable dans un an ou deux. En fait, on essaie d'atteindre deux objectifs dont l'un n'a pas grand-chose à voir avec l'établissement d'une base solide pour un réseau moderne de transport ferroviaire de voyageurs. Cet objectif, c'est la mobilité dans les régions rurales.

**Le président:** Je pense que M. Angus avait raison; votre mémoire est bref, succinct et très pertinent.

Nous avons reçu des gens d'Amtrak, hier. Qui décide des itinéraires? Pourrait-il arriver que quelqu'un soit en même temps PDG de Conrail et d'Amtrak? Que pensez-vous de la situation au Canada?

**M. Capon:** J'ai été tout simplement abasourdi lorsque j'ai appris que M. Lawless allait être en même temps président du CN et de VIA, parce qu'il y a évidemment un conflit. Il y a une rumeur qui circule aux États-Unis selon laquelle VIA est un moyen désespéré et détourné de subventionner le Canadien national, et l'on s'interroge sur les raisons qui ont motivé le choix des itinéraires. Était-ce pour favoriser le CN?

La situation qui ressemble le plus à celle-là, aux États-Unis, remonte à l'époque où Amtrak s'est emparée du corridor nord-est. La société *Penn Central* dominait les activités d'Amtrak. Ce n'était pas comme le CN aujourd'hui, mais ses activités étaient prédominantes. Amtrak n'aurait jamais pu survivre si son président avait été en même temps président de *Penn Central*. Comment aurait-il pu en toute bonne foi travailler pour les actionnaires des deux sociétés, quand on sait que leurs intérêts sont tout à fait contraires? Je ne comprends pas.

J'ai vu un long interview avec M. Lawless, et je dois dire qu'il se défend très bien. Il comprend évidemment très bien la situation, et en parle avec énormément de diplomatie. Mais je ne comprends pas comment on peut servir les actionnaires de deux sociétés en même temps.

[Texte]

**The Chairman:** I am glad I asked the question, and I appreciate the answer. You are not tied up in the cross-currents here, and it was interesting to hear your natural experienced response to that type of situation, which does bother many people here.

**Mr. Capon:** I will say one other thing about Amtrak's relationship with the railroads. In the early stages it was ridiculed, partly because Amtrak did not have a lot of expertise—they were regarded as airline rejects—and partly because the contracts were not performance based contracts. They were largely cost plus contracts with very little incentive for the railroads to do a good job.

Today the railroads have largely taken a different attitude. In the first place, Amtrak has negotiated incentive contracts which have led the railroads to place a great degree of emphasis on on-time performance, which simply was not there before. Even within the past few months, the *Southwest Chief* between Chicago and Los Angeles on Santa Fe was previously and notoriously a late train because Santa Fe was one of the last hold-outs not having an incentive contract. The incentive contract just went into effect within the past few months, and that had an immediate noticeable effect on the on-time performance of that train.

The other thing the railroads have noticed is that Amtrak is a good customer that tends to run its trains on a year-in, year-out basis, whereas a lot of the freight traffic goes away if there is an economic downturn. I think that has also encouraged them, but both Amtrak and the freight railroads regard themselves as having a good customer-purchaser relationship.

**The Chairman:** Yesterday we heard from Amtrak on those incentive contracts and the fixed contracts they negotiated. It was very interesting.

**Mr. Capon,** I want to thank you very much for coming today with your brief and/or the explanations of the questions asked. The fact that we have only spent relatively a few moments compared to the others does not detract from the quality of your brief, your presentation, the experience you have had, and the situation that, frankly, we are wrestling with here in this country in terms of rail passenger service. Thank you very, very much for coming.

**Mr. Capon:** You are welcome. If I can answer any questions in writing in the future, let me know.

**The Chairman:** Fine. We are glad to make the contact, because we may want you again very soon.

We now have the Rail Travel Centre man, Mr. Fowler. Colleagues, this is the last witness today, and he may be the last witness, period, depending on what we decide this afternoon.

**Mr. Fowler,** you made contact with us to come here. Frankly, we were a little dubious about you coming. We

[Traduction]

**Le président:** Je suis heureux d'avoir posé la question, et je trouve votre réponse intéressante. Vous n'êtes pas directement touché par ces événements, et votre réaction spontanée est fort intéressante. Cette situation inquiète bien des gens ici.

**M. Capon:** J'ajouterai autre chose au sujet des relations d'Amtrak avec les transporteurs ferroviaires. Au début, on a ridiculisé Amtrak parce qu'elle n'avait pas tellement d'expérience—on la considérait plutôt comme un transporteur aérien déchu—et en partie parce que les contrats n'encourageaient pas tellement les transporteurs ferroviaires à faire un bon travail.

Aujourd'hui la situation est bien différente. Tout d'abord Amtrak a négocié des contrats assortis d'avantages qui ont incité les transporteurs ferroviaires à accorder beaucoup d'importance aux heures d'arrivée et de départ des trains, ce qui n'existait pas auparavant. Depuis quelques mois, justement, le service du *Southwest Chief*, entre Chicago et Los Angeles via Santa Fe, s'est beaucoup amélioré, et ce, en raison de l'entrée en vigueur du contrat assorti d'avantages. Ce train était connu pour ses retards. Le contrat est entré en vigueur il y a quelques mois à peine et l'effet a été immédiat.

Les compagnies de chemins de fer se sont aussi rendu compte qu'Amtrak est un bon client qui exploite ses trains toute l'année tandis qu'une bonne partie du trafic-marchandises disparaît lorsque l'économie faiblit. Je pense que cela les a aussi encouragés, mais Amtrak comme les transporteurs de marchandises considèrent que leurs relations commerciales sont bonnes.

**Le président:** Les représentants d'Amtrak nous ont parlé hier de ces contrats et des contrats fixes qu'ils ont négociés. C'était fort intéressant.

Monsieur Capon, je vous remercie énormément d'être venu nous rencontrer aujourd'hui, ainsi que de votre mémoire, et je vous remercie aussi d'avoir répondu à nos questions. Le fait que nous ayons passé moins de temps avec vous qu'avec d'autres témoins n'enlève rien à la qualité de votre mémoire, de votre exposé, ni à l'intérêt de l'expérience que vous avez de la situation à laquelle nous serons confrontés en ce qui a trait au service de transport de voyageurs. Merci sincèrement de votre présence.

**M. Capon:** Je vous en prie. S'il vous venait des questions auxquelles vous voudriez que je réponde par écrit, n'hésitez pas. . .

**Le président:** Très bien. Nous aurons peut-être encore besoin de vous d'ici peu.

Nous recevons maintenant le représentant de *Rail Travel Centre*, M. Fowler. M. Fowler est notre dernier témoin aujourd'hui, et il peut fort bien arriver qu'il soit le dernier témoin qu'entendra le Comité selon ce que nous déciderons cet après-midi.

M. Fowler, vous avez demandé à comparaître. Je vous dirai franchement que nous avons hésité. Nous savions



## [Text]

knew you were not going to catch us fresh. You are catching us at the end of a long morning, and we are going to have perhaps a long afternoon. You have an interesting point, and certainly you were very persuasive when talking to the clerk. Frankly, I will take all the blame from my colleagues.

• 1200

We said we would give you 15 or 20 minutes at the most to tell your point of view because it has something very directly to do with what we have heard about in a general way, but you are living with it, and that is tourist traffic and/or charter service and how you believe, from your experience into the Canadian market, these cuts could adversely affect this trade.

**Mr. Carl Fowler (General Manager, Rail Travel Centre):** Thank you very much. I appreciate the committee's kindness in hearing me on such short notice, and I apologize for not petitioning you earlier for an invitation. I have been on the road for most of the last month escorting tours, planning tours for next year, and attending a board meeting of Mr. Capon's organization, of which I sit on the board.

Rail Travel Centre tours is an operator of independent and escorted tours by rail. As such, we are a business partner of VIA Rail Canada. We purchase from VIA Rail blocks of space on VIA's trains and we resell those blocks of space to our clients in conjunction with hotel stays, sightseeing, visits to attractions in Canada, creating a package very similar to what the Canadian Pacific and the Canadian National did themselves years ago in the early days of tourism in Canada.

This business has been very successful for us. We have moved in the past five seasons over 1,000 passengers to Canada. We grossed this year in excess of U.S. \$450,000 on the sale of tours to Canada, and I would be the first to admit that I have a very clear personal interest in what happens to VIA Rail Canada.

Because of that, I think I can give you a perspective that perhaps is just a little different from those of some of the advocates who would simply like to ask you to retain service because in their view it is important. From my perspective it is important in demand and almost certain to fail in the light of the plan that has presently been suggested by the Minister of Transport and by VIA Rail.

I should lay my cards on the table to start with by saying that I am clearly not happy about the cuts that have been proposed, but it would be out of line for me to tell you in complete detail that you ought to retain this route or that. I would, however, like to elaborate a bit on my remarks here. I focused my prepared testimony solely on the transcontinental service, but I do not want this to be interpreted as a statement that I see no importance to, for example, the regional services that are being eliminated.

## [Translation]

que nous ne serions pas vraiment frais et dispos pour vous recevoir. La matinée a été plutôt longue, et l'après-midi le sera peut-être autant. Vous avez des choses intéressantes à dire, et vous avez sûrement été très convaincant lorsque vous avez parlé au greffier. J'accepterai tous les reproches que formuleront mes collègues.

Nous avons décidé de vous accorder 15 ou 20 minutes pour nous exposer votre point de vue. Il ressemble beaucoup à ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant, mais d'après votre expérience du marché canadien, plus précisément services de voyages touristiques et des affrètements, vous voulez nous expliquer à quel point ces coupures pourraient nuire à ce secteur d'activité.

**M. Carl Fowler (directeur général, Rail Travel Centre):** Merci beaucoup. Je vous remercie d'avoir accepté de me recevoir avec un préavis si court et je m'excuse de ne pas vous en avoir fait la demande plus tôt. J'ai passé le dernier mois à accompagner des visites guidées et à planifier d'autres visites pour l'année prochaine; j'ai aussi participé à une réunion du conseil d'administration de l'association de M. Capon, dont je fais partie.

*Rail Travel Centre* est une entreprise indépendante qui offre des voyages guidés par chemin de fer. À cet égard, nous sommes un partenaire commercial de VIA Rail. Nous achetons des groupes de places sur des trains de VIA, que nous revendons à nos clients accompagnés de modalités d'hébergement dans des hôtels, d'excursions et de visites d'attractions au Canada. Cela ressemble beaucoup aux forfaits qu'offraient le Canadien Pacifique et le Canadien National, il y a quelques années, au tout début du tourisme au Canada.

Cette activité commerciale est très florissante. Au cours des cinq dernières saisons, nous avons amené plus de 1,000 visiteurs au Canada. Cette année, nous avons vendu pour plus de 450,000\$ américains de forfaits au Canada, et je reconnais volontiers que j'ai un intérêt personnel très net à l'égard de ce qui arrive à VIA Rail.

Ceci dit, je pense pouvoir vous donner un point de vue légèrement différent de celui des gens qui voudraient que l'on maintienne le service tout simplement parce que, à leur avis, il est important. C'est vrai pour moi aussi, mais vu sous cet angle, on a bien peu de chances de réussite, compte tenu de ce que le ministre des Transports et VIA Rail ont proposé.

Je devrais, dès le départ, jouer cartes sur table en disant que je ne suis pas du tout heureux des coupures que l'on a proposées, mais il serait malvenu de ma part de vous dire quels itinéraires il faudrait conserver. Je voudrais toutefois aller un peu plus loin dans mes observations. Mon mémoire ne porte que sur le service transcontinental, mais je ne voudrais pas qu'on y voit un manque d'intérêt de ma part à l'égard des services régionaux qu'on supprime.

## [Texte]

In July of this year we had the pleasure of operating our first comprehensive tour of the Maritimes on VIA Rail Canada. It was a best seller for us; it sold out. We rode the rail-liner services from Yarmouth to Halifax, from Halifax to Sydney, and from Moncton to Campbellton on that tour, in addition to riding the Chaleur from Carleton out to Gaspé and the Atlantic Limited from Moncton to Halifax.

We found standing-room-only conditions on all the rail-liner services, and I must tell you that I find it absolutely incredible to envision the service provided by a train as heavily used as the rail-liner from Yarmouth and Kentville and from Sydney to Halifax being withdrawn. It is also important to point out that services like that are critical to the survival of the main stem of the railway. You cannot expect the transcontinental trains to survive without connections. Those connections are absolutely vital, and they cannot be looked at in a vacuum independent of the rest of the national system.

I would like to urge this committee to use whatever influence it has with the Minister of Transport to try to seek modifications in the minister's plan and in the design and implementation of that plan.

*The Canadian*—a train I am focusing on fairly extensively in this report—has been for many years the most heavily patronized long-distance train in your country, and yet it is targeted for elimination in this plan. I must tell you that I find that incomprehensible. *The Canadian* has declined from 21 cars to 19 cars to 15 cars to 14 cars to 12 cars in the past five years. Yet in each of those years that train has been totally sold out throughout the summer season. That decline in patronage reflected a management strategy by VIA Rail that tried to contain its costs solely by eliminating staff costs, reducing the number of employees on the train rather than trying to garner increased revenue through selective fair increases.

We now see that strategy was extraordinarily foolish on VIA's part, and it has played into the hands of VIA's critics who allege, incorrectly, that there is no market for the transcontinental trains on VIA. I am here to tell you that nothing has limited my company's ability to sell the trains in your country on the transcontinental service except my inability to get space on them.

Now we look at a system in which it is being proposed to go from two transcontinental trains a day west of Winnipeg, averaging roughly 20 cars per day in the summer, to a single train running three days a week with somewhere between 9 and 14 cars. This summer, on average, 20 cars a day were operated on *The Canadian* and the *Supercontinental*, allowing for 7 trains under each train name per week in each direction. That gave you 280 cars per week in the transcontinental service. Next summer the most optimistic projections we can get out of VIA and out of CN show no more than 14 cars on the *Supercontinental*. That is a decline to only 84 cars a week if the train runs only three days a week. Yet the ministry proposes that about 70% of the patronage on the

## [Traduction]

En juillet dernier, nous avons eu le plaisir d'offrir pour la première fois une visite complète des Maritimes dans les trains de VIA Rail. Nous avons vendu toutes les places que nous avions. Nous avons utilisé les services d'autorail de Yarmouth à Halifax, de Halifax à Sydney, et de Moncton à Campbellton, en du Chaleur, de Carleton à Gaspé, et de l'Atlantic Limited, de Moncton à Halifax.

Dans tous les services d'autorail, il est arrivé que nous n'ayons pu obtenir que des places debout, et je dois vous dire que je trouve absolument incroyable que l'on puisse envisager de supprimer un train aussi utilisé que l'autorail entre Yarmouth et Kentville, et entre Sydney et Halifax. Il faut aussi noter que ces services sont essentiels à la survie de la principale partie du réseau. Les trains transcontinentaux ne pourront survivre sans ces correspondances. Ces correspondances sont absolument vitales, et on ne peut les isoler du reste du réseau national.

Je prie instamment le Comité d'user de son influence auprès du ministre des Transports pour faire en sorte que des modifications soient apportées à la structure et à la mise en oeuvre du plan du ministre.

Le Canadien—un train auquel je m'intéresse beaucoup dans mon mémoire—est depuis plusieurs années le train longue distance le plus utilisé dans votre pays, et pourtant, il est également voué à disparaître. Je dois vous dire que cela me dépasse. Au cours des cinq dernières années, le Canadien est passé de 21 wagons à 19, 15, 14 et 12. Pourtant, chaque année, pendant la saison estivale, toutes les places étaient vendues. Ce déclin reflète une stratégie de l'administration de VIA Rail, qui a tenté de réduire ses frais uniquement en éliminant ses frais de personnel, en réduisant le nombre d'employés sur le train, plutôt qu'en essayant de générer des revenus additionnels au moyen de certaines augmentations sélectives.

Nous savons maintenant que cette stratégie était totalement irréflectée, et ces résultats servent bien ceux qui soutiennent, incorrectement, qu'il n'y a pas de marché pour les trains transcontinentaux. Je voudrais vous dire que la seule chose qui m'ait empêché de vendre le service transcontinental, c'est l'impossibilité d'obtenir des places.

On envisage aujourd'hui de passer de deux trains transcontinentaux d'environ 20 wagons en moyenne par jour, au cours de l'été, à un seul train, trois fois par semaine, qui se composerait de neuf à 14 wagons. Cet été, en moyenne, le Canadien et le Supercontinental offraient 20 wagons par jour dans le cadre de leurs services, sept fois par semaine dans chaque direction. Il y avait donc au total 280 wagons par semaine dans le service transcontinental. L'été prochain, selon ce que nous avons pu tirer de VIA et du CN, le mieux que l'on puisse espérer serait au plus 14 wagons sur le Supercontinental. Si le service ne doit être offert que trois jours par semaine, il n'y aura plus que 84 wagons. Pourtant, dans sa proposition, le ministère prétend que le service



## [Text]

transcontinental service will be retained. This is a mathematical impossibility.

• 1205

We will be looking at a situation in which the train that has always been sold out will now be so much more than sold out that all companies like ours will essentially be eliminated from doing anything to assist you in providing services on that train. You will be effectively turning away as much business every day as you are handling. Yet the ministry will be back within a year telling you that VIA has tried to save money by cutting the number of trains and by reducing expenses, and that they failed and must now cut even more services.

Then combine that situation with the ministry's proposal to sell some 200 of VIA Rail's cars and VIA will be placed in a position within a year or so in which, even if this reduced service were to succeed, the company could not possibly capitalize on that success because it will have no spare equipment.

Then combine that with the minister's recent announcement that he intends to sell the Rocky Mountain Daylight service, VIA's only profitable train, while at the same time he is directing VIA to reduce its expenses every year. How can VIA possibly succeed if it cannot cross-subsidize its more deficit-ridden services with profits from the few which do succeed?

Companies like ours that attempt to market VIA Rail have been critically crippled this year by our inability to get any space commitments from VIA Rail for tours next summer. I am not angry with VIA on this point as it can hardly assign space to tour operators like myself until it knows what it is going to run. But no tourist business that expects to sell space in the summer of 1990 is comfortable today if it does not already have its promotional materials out for 1990.

We have almost no promotional material out for 1990 because we have no space commitments whatsoever from VIA. Until we know what days, how many cars, how many rooms and what degree of space we can expect on the train we cannot even pick up the phone and begin to book hotels in the Rockies.

If VIA finally decides in January that it is going to operate 17 cars on a train, the floodgates open and we are suddenly offered more space than we hope to obtain this year. We will be crippled in capitalizing on that because we will be unable to get hotel rooms in the scarce areas in the Rockies where they are in demand, due to the long delay in obtaining the expected space on the train.

We were absolutely assured by VIA as recently as the middle of September that a minimum of two frequencies a week of the Rocky Mountain Daylight service would operate through the Rockies next summer. The one Canadian tour program we put out involved the Rocky

## [Translation]

transcontinental conservera 70 p. 100 de sa clientèle. C'est une impossibilité mathématique.

La situation de ce train, dont toutes les places ont toujours été vendues, deviendra telle que toutes les compagnies comme la nôtre ne pourront plus rien faire pour vous aider à offrir ces services. En réalité, vous allez repousser autant de clients que vous allez en servir. Et pourtant, dans un an, le ministère reviendra à la charge en disant que VIA Rail a tenté d'économiser de l'argent en réduisant le nombre de trains et en coupant dans ses dépenses, qu'elle n'a pas réussi, et qu'il faut maintenant sabrer encore davantage dans les services.

Combinons cela à la proposition du ministère de vendre quelque 200 wagons appartenant à VIA Rail, et dans un an, même si le fait d'offrir ce service réduit devait marcher, VIA ne pourra pas miser sur cette réussite faute d'équipement.

Ajoutons à cela ce que le ministre annonçait dernièrement, à savoir qu'il a l'intention de vendre le service Rocky Mountain Daylight, le seul service rentable de VIA, et ce, tout en ordonnant à la société de réduire ses dépenses chaque année. Comment VIA peut-elle réussir si elle ne peut renflouer des services en difficulté grâce aux bénéfices réalisés ailleurs?

Des sociétés comme la nôtre, qui tentent de commercialiser VIA Rail, ont été durement touchées, cette année, par l'incapacité d'obtenir des places garanties par VIA Rail pour l'été prochain. Je n'en veux pas à VIA Rail. Je comprends qu'elle peut difficilement promettre des places à des gens comme moi avant de savoir si elle offrira le service. Mais toutes les agences de voyages qui veulent vendre des places pour l'été 1990 sont inquiètes aujourd'hui si leur publicité pour 1990 n'est pas encore sortie.

C'est pourtant notre cas, parce que nous n'avons reçu aucun engagement de la part de VIA Rail pour ce qui est des places disponibles. Avant de savoir combien de jours et combien de wagons seront disponibles, combien de chambres et combien de places nous pourrions obtenir dans le train, nous ne pouvons même pas commencer à faire des réservations d'hôtel dans les Rocheuses.

Enfin, si l'on décide en janvier que VIA aura 17 wagons à destination de l'Ouest, ce sera l'avalanche et l'on nous offrira tout à coup davantage de places que ce que nous espérons obtenir cette année. Mais nous ne pourrions pas en profiter parce qu'il nous sera impossible de trouver des chambres d'hôtel dans les régions des Rocheuses en demande, et ce, en raison du long délai pour obtenir des places de train.

Pas plus tard qu'au milieu de septembre, VIA nous avait absolument garanti qu'il y aurait au minimum deux liaisons aller-retour par semaine du Rocky Mountain Daylight dans les Rocheuses l'été prochain. Dans le cadre de notre programme de visite en terre canadienne, nous

## [Texte]

Mountain Daylight service in the Rockies. We went to press with our newspaper and published 20,000 copies last month, which were sent to our clientele in the United States, offering two tours based on the Rocky Mountain Daylight. One of those tours is already stillborn as a result of the decision to cancel the second weekly frequency of that train.

The balance of our program involves the transcontinental service or tours to the Maritimes, to Churchill, and in northern Ontario, all of which are trips which have historically always sold out and which cannot even be structured at this point due to the inability of VIA Rail to give us any idea of what it will offer.

We are VIA's business partners and we do not even receive the equivalent of a promotional shell, a blank sheet of paper to promote train service, from VIA. We spend tens of thousands of dollars on behalf of VIA's advertising budget each year without reimbursement. We do not do that out of foolishness; we make money by selling tours on your trains.

The demand for that market is vastly greater than the ministry anticipates or believes, and the tragedy is that for the past five years VIA Rail has embarked upon a policy of constant reduction in the length of its trains and in the capacity of its services while its services have been almost entirely sold out throughout the summer season.

Let me give you an example from what took place this year. VIA Rail has historically made roughly 50% of the sleeping-car capacity on the transcontinental services available to tour operators like us in October or November. Even that was rather late, but it was far better than January or February, as it appears it may be this year. The balance of that space was offered to the public in the early part of the year. Because of VIA's inability to decide how many cars it was going to be able to operate on the train, that public space went on sale later and later each year, but this year it went on sale in early March. Within three days the entire summer sleeping-car capacity of *The Canadian* was completely subscribed for this year. I had passengers wait-listed in October for individual reservations from Vancouver to Toronto for trips in September of the next season who never got on the train because no space ever became available for them.

Despite that, *The Canadian* ran with no more than 12 cars throughout the summer season this year due to VIA's fundamental conviction that the more passengers it carried, the more money it would lose.

If I, as a businessman, put my inventory on sale on March 1 and within three days I was completely sold out, I would get two messages from it. The first message would be that I am not charging enough. I would get that message loud and clear. The second message I would get even louder and clearer would be, for God's sake, get more inventory, you are sitting on a gold mine.

## [Traduction]

avons donc inscrit le service du Rocky Mountain Daylight. Le mois dernier, nous avons envoyé 20,000 copies de notre journal à notre clientèle aux États-Unis, dans lequel nous offrions des forfaits basés sur le Rocky Mountain Daylight. L'un de ces voyages est déjà annulé à la suite de la décision d'éliminer le deuxième aller-retour de ce train.

Le reste de notre voyage est constitué de visites dans les Maritimes, à Churchill et dans le nord de l'Ontario, des voyages qui se sont toujours bien vendus et qu'il nous est encore impossible d'organiser parce que VIA Rail ne peut pas nous donner une idée quelconque de ce qu'elle offrira.

Nous sommes des partenaires commerciaux de VIA Rail, et nous faisons la promotion des services qu'elle offre. Nous ne demandons absolument rien en retour. Nous dépensons des dizaines de milliers de dollars en publicité chaque année pour VIA Rail, et nous ne demandons pas d'être remboursés. Mais nous ne sommes pas stupides dans l'affaire; nous gagnons de l'argent en vendant des voyages dans vos trains.

Quoi qu'en dise le ministère, la demande est plus importante qu'on le croit, et le plus tragique, c'est qu'au cours des cinq dernières années, VIA Rail s'est embarquée dans une politique de réduction constante de la longueur de ses trains et de la capacité de ses services, alors même que presque toutes les places étaient vendues pendant la saison estivale.

Permettez-moi de vous raconter un peu ce qui s'est passé cette année. VIA Rail a toujours offert environ 50 p. 100 de la capacité des wagons-lits des services transcontinentaux aux agences comme la mienne en octobre ou novembre. C'était assez tard, mais c'était beaucoup mieux qu'en janvier ou en février, comme il semble que ce sera le cas cette année. Les places disponibles sont tout d'abord offertes au public au début de l'année. Comme VIA ne savait pas combien de wagons elle aurait, ces places étaient offertes au public de plus en plus tard chaque année, mais cette année, elles ont été mises en vente au début de mars. En l'espace de trois jours, toutes les places des wagons-lits du Canadien étaient vendues pour l'année. En octobre, j'avais une liste d'attente des gens qui avaient réservé des places de Vancouver à Toronto pour septembre de la saison suivante, et qui n'ont jamais pu prendre le train parce qu'aucune place ne s'est libérée.

Malgré cela, *Le Canadien* n'a jamais dépassé 12 wagons pendant tout l'été, cette année, en raison de la conviction de VIA selon laquelle plus elle transporte de voyageurs, plus elle perd d'argent.

En tant qu'homme d'affaires, si je commençais à vendre un article le 1<sup>er</sup> mars, et que trois jours plus tard, tout mon stock était épuisé, j'en tirerais deux conclusions. Tout d'abord, que je ne demande pas assez cher pour mon produit. Cela ne m'échapperait sûrement pas. Le deuxième message, qui m'échapperait encore moins, serait que je dois augmenter mes stocks, puisque je serais à toutes fins utiles assis sur une mine d'or.



[Text]

[Translation]

• 1210

But neither has happened, and now we are confronted with a situation in which the transport ministry has effectively crippled VIA, fundamentally by directing the company to sell off its spare equipment, by holding its consists down to a level less than 40% of what it had this year, and then by telling the company to operate economically. It will be practically impossible for VIA to perform economically in this context.

There are even further problems, at least as we have currently had it described to us. For example, the *Supercontinental* will not connect on the same day at Winnipeg with the Hudson's Bay train. Passengers will be asked to lay over one to two days in Winnipeg. Somewhat earlier this month we were told by one source in VIA that the *Skeena* was going to misconnect at Jasper to the *Supercontinental* eastbound. That has apparently been corrected. But how can the company possibly expect to generate any patronage over long distances if passengers are asked to lay over as much two days en route before they can continue on their trips?

Then we come to the matter of remote services. I understand and support fully the need in your country to provide services to remote regions. But I question whether or not you need four trains a week into Churchill and none into Regina and Calgary, and I suggest that when the Minister of Transport protected the Wabowden to Churchill route, he was indulging in a map exercise without noticing that Wabowden to Churchill was simply an additional frequency on the Winnipeg-Churchill line. The Wabowden-Churchill train is nothing but a 1918 combine car tacked on the back of the CN freight train, but because VIA Rail provides that combine car, the freight train service, which is actually the weekly freight to Churchill in the winter, is charged to VIA Rail. The mixed train from The Pas to Lynn Lake is in a similar analogous situation.

We then get the routing decisions on the new transcontinental service. The ability to offer people a circle to go one way and return another is critical to the marketability of transcontinental trains. Moreover, it is also critical to the marketing of any transportation service that you send the service where the people are. Why, then, does the new *Transcontinental* miss Thunder Bay and serve Sudbury only from a tiny station some eight to nine miles east of town, and run through the middle of nowhere on the Canadian National, missing the magnificent scenery on the north shore of Lake Superior?

I submit it does so because the new VIA is in fact the CN, and by sending the train over the CN, the CN's revenue from VIA is maximized.

Mais rien de cela ne s'est produit, et maintenant, nous nous retrouvons dans une situation où le ministère des Transports a affaibli VIA Rail, fondamentalement en ordonnant à la société de vendre son excédent de matériel, de maintenir la composition de ses rames de wagons à moins de 40 p. 100 de ce qu'elle était cette année, et de fonctionner d'une manière rentable. Dans un tel contexte, ce sera pratiquement impossible pour VIA Rail.

Si l'on se fie à ce qu'on nous a dit, il y aura aussi d'autres problèmes. Par exemple, la correspondance entre le *Supercontinental* et le train de la baie d'Hudson ne se fera le même jour à Winnipeg. On demandera aux voyageurs de passer un ou deux jours à Winnipeg. Plus tôt, au début du mois, quelqu'un de VIA Rail nous a dit que la correspondance entre le *Skeena* et le *Supercontinental* ne se ferait pas à Jasper. On a apparemment corrigé cette situation. Mais comment la société peut-elle espérer attirer de nouveaux clients vers ces services longue distance si l'on demande aux voyageurs d'attendre deux jours dans un endroit avant de poursuivre leur voyage?

Vient ensuite la question des services dans les régions éloignées. Je comprends tout à fait le besoin d'offrir dans votre pays des services dans les régions éloignées. Mais je me demande si vous avez besoin de quatre départs par semaine à destination de Churchill, et aucun à destination de Regina et Calgary, et lorsque le ministre des Transports s'est engagé à protéger la liaison entre Wabowden et Churchill, j'ai l'impression qu'il n'a pas remarqué qu'il s'agissait là tout simplement d'un départ additionnel sur la ligne Winnipeg-Churchill. Le train qui fait la navette entre Wabowden et Churchill n'est ni plus ni moins qu'un wagon de 1918 attaché à la queue du train de marchandises du CN, mais puisque c'est VIA Rail qui fournit le wagon en question, le service de trains de marchandises qui est en réalité le service hebdomadaire à destination de Churchill pendant l'hiver, est imputé à VIA Rail. Le train de Le Pas à Lynn Lake est dans le même cas.

Parlons maintenant des décisions relatives aux liaisons du nouveau transcontinental. La capacité d'offrir aux voyageurs la possibilité d'emprunter un itinéraire dans un sens et un autre au retour est critique pour la commercialisation des trains transcontinentaux. En outre, il est aussi critique pour la commercialisation de tout service de transport d'offrir le service là où sont les gens. Pourquoi, alors, le nouveau *Transcontinental* n'est-il pas offert à Thunder Bay, et pourquoi ne dessert-il Sudbury qu'au moyen d'une petite gare située à quelque huit à neuf milles à l'est de la ville? Pourquoi le fait-on passer au milieu de nulle part sur les voies du Canadien national, en manquant ainsi les beautés qu'offre le paysage de la rive nord du Lac Supérieur?

Je répondrai que c'est parce que la nouvelle société VIA Rail est en réalité le CN, et qu'en faisant circuler le train sur les voies du CN, on maximise les revenus que tire le CN de VIA.

[Texte]

If you go to the four-night-out pattern of service that VIA is proposing to operate coast to coast, the rail-liner from White River to Sudbury could be eliminated entirely and that service provided by the tri-weekly *Transcontinental* and those rail-liners assigned to providing a once to twice-weekly service to the camps outside of Winnipeg, and providing that service at an hour of the day when the people at those camps might want to go there.

If you go to the four-night-out frequency that is being proposed, while the *Supercontinental* will replace the fishermens' train from Winnipeg to Capreol, it will do so at impossible hours in the middle of the night, serving the Minnekai Lodge, for example, at 3 a.m., and I question whether anyone will use that service to those points at those hours.

Gentlemen, you are looking at a situation in which the proposal, whatever its objective merits, has been set up to fail, and I tell you this with great reluctance. I am an American. You are granting me a great courtesy in allowing me to address your committee, but I tell you that it will be desperately difficult for anyone like me to assist you.

My company is probably the smallest, not the largest, of VIA Rail tour operators. In contrast with Atout Tours, we moved some 200 passenger this year on VIA Rail. We could have moved 400 based on the number of people we had wait-listed and could not accommodate, but we moved 200. Atout Tours moves that many in 10 days in the summer.

The Jasper tourist community estimated that it lost \$10 million in revenue between 1981 and 1984 when the *Supercontinental* was withdrawn. You cannot even imagine the economic devastation which will be wrought on the Rockies, on the Maritimes by the loss of the VIA Rail services which are being withdrawn, and the short-term services which the government projects in terms of savings by the reduction of staff costs or station operation costs will be vastly exceeded by the tourist losses which will follow.

The VIA Rail report, which I just read a few moments ago for the first time, alleges that only 20% of the tourism revenue that is derived from VIA will be lost. I can tell you that is a wildly optimistic projection. At least in respect to my customers, they have options in the world as to where they can go. They come to your magnificent country because of its incredible beauty, because of its cultural diversity, because of its magnificence, but they also come because here they can still experience travel in comfort and style, which they cannot experience everywhere else. But there are some places where they can.

[Traduction]

Si l'on décide d'offrir le service que VIA propose d'un océan à l'autre, on pourrait supprimer complètement l'autorail entre White River et Sudbury et assurer ce service grâce au *Transcontinental* trois fois par semaine, et aux autorails destinés à offrir le service une ou deux fois par semaine vers les chalets situés à l'extérieur de Winnipeg, et l'offrir à une heure qui serait acceptable pour les voyageurs.

Si l'on adopte la fréquence proposée, le *Supercontinental* remplacera le train des pêcheurs de Winnipeg à Capreol, mais ce sera à des heures impossibles au milieu de la nuit, pour des destinations comme Minnekai Lodge, par exemple, à 3 heures du matin, et je me demande s'il y aura des gens pour utiliser ce service à de telles heures à ces endroits.

Messieurs, cette proposition est vouée à l'échec, et j'hésite beaucoup à vous le dire. Je suis Américain. Vous me faites la gentillesse de me permettre de m'adresser à votre Comité, mais il sera extrêmement difficile pour quelqu'un comme moi de vous aider.

Ma compagnie est probablement la plus petite agence qui utilise les services de VIA Rail. Comparativement à Atout Tours, nous avons incité 200 clients à prendre les trains de VIA Rail cette année. Toutefois, d'après la liste d'attente que nous avons, il aurait pu y en avoir 400, mais nous avons dû nous limiter à 200. C'est la clientèle d'Atout Tours en 10 jours au cours de l'été.

Le secteur du tourisme de Jasper estime avoir perdu 10 millions de dollars de revenus entre 1981 et 1984, date du retrait du service du *Supercontinental*. Vous ne pouvez même pas vous représenter le bouleversement économique que provoquera dans les Rocheuses et dans les Maritimes la disparition des services de VIA Rail que l'on propose. Les pertes de revenus sur le plan touristique dépasseront de beaucoup les économies qu'aura permis de réaliser la réduction du personnel ou la réduction des coûts de fonctionnement des gares.

Dans le rapport de VIA Rail, que je viens tout juste de lire pour la première fois il y a quelques minutes, on dit que la société ne perdra que 20 p. 100 des revenus qu'elle tire du tourisme. Je peux vous dire que c'est une prévision on ne peu plus optimiste. Toutefois, mes clients ont d'autres possibilités quant aux destinations qui s'offrent à eux. S'ils viennent dans votre magnifique pays, c'est pour son incroyable beauté, sa diversité culturelle et sa magnificence, mais ils y viennent aussi parce qu'ils peuvent encore y voyager confortablement, ce qui n'est pas le cas partout. Il y a toutefois encore quelques endroits où c'est possible.

• 1215

They can experience that same pleasure, for example, on Amtrak's *Empire Builder* to Glacier National Park in the U.S. Rockies. And if the *Empire Builder* is operating

Ils peuvent encore éprouver le même plaisir, par exemple, en voyageant sur l'*Empire Builder* d'Amtrak à destination du *Glacier National Park* dans les Rocheuses



## [Text]

and *The Canadian* is not, I can assure you they will go to Glacier, they will not go to Banff. Again, my clientele is the smallest, not the largest, of the companies involved in trying to sell services on Canadian trains.

At a minimum, I urge you to plead with, to direct, to influence in whatever fashion this committee has the authority to do, the Minister of Transport to reinstate the rail-liner services from Yarmouth and Halifax into Sydney and *The Canadian* at a minimum four times per week, thus preserving at least one daily train at Toronto, Winnipeg, and Vancouver. You need to do those things, at a minimum, merely to retain the marketability of rail service at all in Canada.

Critical to whether or not you even succeed in that function, the railway must run the cars to meet the traffic on offer, or else the complete failure of the new plan is a foregone conclusion. We will be back here next year discussing the fact that, sadly, 70% of the traffic on the transcontinental train was lost. But I will be back telling you that I could not on even a single date get space for even one 40-passenger tour on a train carrying as few as nine cars across your country. If VIA Rail does not run a minimum of 19 to 20 cars a day on the transcontinental service it cannot possibly hope to retain anything remotely approximating even 50% of its present traffic; and it cannot possibly expect to recoup any of the expenses of a three-times-weekly service with the tiny train the department is projecting.

To operate a full-service train, you must retain VIA Rail's car fleet, even if much of it is moth-balled. That is fine. It can be pulled out of moth-balls later. For the past three years some 50 of the so-called green series sleeping cars of CN were largely moth-balled. But now that the CP equipment is going through rebuilding in Montreal those cars are back in service, and the trains have at least been able to retain 12 to 14 cars this year.

But if those minimum things are not done, if the restructured service, regardless of how many trains are run on it, is not allowed at least to run the cars to meet the traffic that is on offer, it will fail, and it will fail utterly.

I appreciate your courtesy in inviting me. I thank you for your kindness. I would be the first person to say my ox is being gored. But I tell you also that our clients now have choices in the world. They will come here because Canada is something special and because the trains are here. If the trains are gone, they will go elsewhere, and a higher price will be paid than the Government of Canada anticipates for this very sad decision.

**The Chairman:** Mr. Fowler, I think some of the audible response indicates the penetration of your message. I must say, you may be an American visiting us north of the 49th, but your knowledge of our route

## [Translation]

américaines. Et si l'\*Empire Builder roule, mais pas le Canadien, je peux vous assurer qu'ils iront au *Glacier National Park* et pas à Banff. Je répète que mon agence est la plus petite qui essaie de vendre des services de trains canadiens.

Je vous incite fortement, au minimum, à faire tout votre possible, tout ce qui est en votre pouvoir, pour inciter le ministre des Transports à remettre en vigueur les services d'autorail de Yarmouth et Halifax à Sydney, et le Canadien au moins quatre fois par semaine, en conservant ainsi au moins un train quotidien à destination de Toronto, de Winnipeg et de Vancouver. C'est au minimum ce que vous devez faire pour que le service de transport ferroviaire puisse continuer d'être commercialisé au Canada.

Mais pour que cela réussisse, il faut que VIA Rail ait suffisamment de wagons en service pour satisfaire la demande, sans quoi le nouveau plan est voué à l'échec. Nous reviendrons l'année prochaine pour discuter du fait que l'on a malheureusement perdu 70 p. 100 de la clientèle du train transcontinental. Mais je reviendrai pour vous dire que je n'ai même pas pu obtenir suffisamment de places pour 40 voyageurs sur un train qui était composé de seulement neuf wagons. Si VIA Rail n'offre pas un minimum de 19 à 20 wagons par jour dans le cadre de son service transcontinental, elle ne peut même pas espérer retenir ne serait-ce que 50 p. 100 de sa clientèle actuelle; et elle ne peut espérer rentabiliser un service de trois départs par semaine avec le train réduit que prévoit le ministère.

Pour être en mesure d'offrir un service complet, vous devez conserver le parc de wagons de VIA Rail, même s'il est en grande partie inactif. C'est très bien. On pourra le remettre en service plus tard. Au cours des trois dernières années, le CN a retiré de la circulation 50 de ses wagons-lit de la série verte. Mais maintenant que le matériel du CP est en réfection à Montréal, ces wagons sont remis en service, et les trains ont pu conserver au moins de 12 à 14 wagons cette année.

Mais si l'on ne respecte pas ces conditions, au minimum, si, dans le cadre du service restructuré, quel que soit le nombre de trains, on ne fait pas au moins en sorte de mettre en service autant de wagons qu'il en faut pour satisfaire la demande, l'entreprise est vouée à un échec retentissant.

Je vous remercie de la courtoisie dont vous avez fait preuve en m'invitant. Je vous remercie aussi de votre gentillesse. On est en train de m'enlever mon gagne-pain. Mais je vous dirai aussi que nos clients ont d'autre choix de destination dans le monde. Ils viennent ici parce que le Canada a quelque chose de spécial, et parce qu'il y a des trains. Le jour où les trains ne rouleront plus au Canada, ils iront ailleurs, et le prix de cette très triste décision sera plus élevé que ne le pense le gouvernement du Canada.

**Le président:** Monsieur Fowler, je pense que les réactions indiquent que votre message a porté. Vous êtes peut-être Américain, mais je dois dire que votre connaissance de notre réseau ferroviaire et de certains de

## [Texte]

system and rail system and some of the points in between was quite a revelation to this person. We should have had you in some of the boardrooms of VIA when some of these routes were being discussed. I want to thank you very much.

**Mr. Angus:** Mr. Fowler, you were as impressive today as you were in the conference in Saint John, New Brunswick, when you spoke to us back in September. Just your passion alone, let alone your knowledge of our system, I think bodes well.

I just want to double-check something. You ran through the length of trains we have gone from in five years. Can you give those to me again? You start at 21 cars, down to 19—

**The Fowler:** The precise consists of *The Canadian* have varied because the train has always carried more equipment west of Calgary than east of Calgary. The peak consist in the last 10 years has been 21 cars; but that was only occasional. Normally, roughly until 1984-85, some 19 cars were assigned. At that point the train was shortened, in part because of the reinstatement of the *Supercontinental*. So many cars had been foolishly sold in 1981 that VIA was crippled to operate both a daily *Supercontinental* and a daily *Canadian*. But even after that, <sup>\*</sup>irThe *Canadian* has declined from 17 cars from Calgary to Vancouver to 15, to 14; and east of Calgary down this year to only 12 in the summer and 9 last winter. On top of that there were, however, additional cars on the *Supercontinental*.

I am suggesting to you that on average twenty cars a day were provided this summer. Typically, out of Winnipeg this summer, the *Supercontinental* carried, for example, three sleepers, three coaches, and one diner-lounge car. But west of Jasper at least three days a week it carried another two sleepers, another two coaches, and another diner lounge. So some days it was as big as eleven days, other days it was as small as seven. I am simply suggesting that on average roughly twenty cars were operated. Actually, on Sundays considerably more than twenty cars were available this summer.

• 1220

For future, I have been told two things from my sources in VIA for next year. One is a projection of an off-season consist on the transcontinental service of nine cars. That same source says that is all that will be run in the summer as well. If that is the case, it is a total catastrophe. My marketing people in VIA say, no, they will go up to fourteen in the summer, but they have been running fourteen in the summer now on a seven-day-a-week *Canadian* and another seven on the *Supercontinental*. If you try to go to fourteen on only three days a week, it simply will not work. The math is not there, not if you intend to retain even 50% of the patronage.

## [Traduction]

ses aspects connexes est une véritable révélation pour moi. Il aurait fallu que vous soyez là dans les salles de réunion de VIA quand on a discuté de certains de ces itinéraires. Je vous remercie énormément.

**M. Angus:** Monsieur Fowler, vous m'avez autant impressionné aujourd'hui qu'à la conférence de St-Jean, au Nouveau-Brunswick, quand vous nous avez adressé la parole en septembre. La passion qui vous anime, sans compter votre connaissance de notre réseau, est de bon augure.

Je veux vérifier quelque chose. Vous avez fait allusion à la longueur des trains au cours des cinq dernières années. Pourriez-vous répéter ce que vous avez dit? Au début, il y avait 21 wagons, puis 19—

**M. Fowler:** La composition du Canadien a beaucoup varié parce que le train a toujours comporté davantage de wagons vers l'ouest de Calgary que vers l'est. Au cours des 10 dernières années, la plus longue rame a été de 21 wagons, mais cela n'a été qu'occasionnel. Normalement, jusqu'en 1984-1985, le Canadien était composé de 19 wagons. Cette année-là, on a raccourci le train, en partie en raison de la remise en service du Supercontinental. On avait tellement vendu de wagons sans réfléchir en 1981 que VIA devait offrir quotidiennement le service du Supercontinental et le service du Canadien. Mais même par la suite, le Canadien est encore passé de 17 wagons, entre Calgary et Vancouver, à 15, puis à 14; et à l'est de Calgary, cette année, il n'y a plus que 12 wagons pendant l'été, et l'hiver dernier, il y en avait neuf. On a toutefois ajouté des wagons au Supercontinental.

Je dirais qu'en moyenne, cet été, 20 wagons par jour étaient offerts. Partant de Winnipeg, cet été, le Supercontinental était composé, par exemple, de trois wagons-lit, trois wagons réguliers et un wagon-restaurant. Mais à l'ouest de Jasper, pendant au moins trois jours par semaine, il tirait en plus deux autres wagons-lit, deux autres wagons réguliers et un autre wagon-restaurant. Il comportait donc parfois 11 wagons, et parfois sept. Je dis tout simplement qu'il y avait en moyenne environ 20 wagons. En réalité, les dimanches, il y en avait même beaucoup plus que cela au cours de l'été.

Pour l'année prochaine, j'ai appris deux choses de mes sources d'information chez VIA. Il semblerait que l'on prévoie que le service transcontinental sera composé de neuf wagons pendant la saison morte. Cette même source me dit aussi qu'il n'y aura pas davantage de wagons pendant l'été. Si c'est vrai, c'est une véritable catastrophe. Les représentants du marketing chez VIA me disent que non, il y aura 14 wagons pendant l'été, mais c'est le nombre de wagons qu'il y avait au cours de l'été pour le Canadien, pendant sept jours, et sept autres wagons pour le Supercontinental. Si l'on veut diminuer à 14 wagons pendant seulement trois jours par semaine, cela ne marchera tout simplement pas. C'est mathématiquement



[Text]

**Mr. Angus:** Mr. Fowler, you mentioned the Rocky Mountaineer and that you had been told they were going to do it twice a week. Is it realistically possible that the Rocky Mountaineer could operate seven days a week and make money?

**Mr. Fowler:** I think it absolutely could operate seven days a week, and I think it would be a successful service seven days a week, at least in the period from June to September. I think VIA ought to run it that much.

I am strongly opposed to VIA's divesting itself of that service, in part because as a business person I prefer to deal with the railway, which I view as an objective partner, as opposed to, for example, dealing with West Tours or Princess Tours, which are clearly competitors. I do not like to purchase space from a competitor to operate my own tour. But I also would prefer to see VIA retain that service because it strikes me that, if that is even close to being a profitable service—and I firmly believe it is—VIA cannot possibly succeed in providing essential transportation services that will lose money, such as the Churchill train, if it cannot be allowed to cross-subsidize those services with those few runs it has that do make a profit.

**Mr. Angus:** You just said something about not seeing VIA as a competitor. Does that mean you do not see VIA aggressively marketing on tours?

**Mr. Fowler:** No, I see VIA as a business partner. Historically VIA Rail has operated an in-house tour program, but that in-house tour program has been primarily what we in the travel business call a go-any-day product, which means basically that VIA had negotiated rates with hotels and if you wanted to go across the country VIA would sell you good rates on hotels. But it basically simply sold space out of its regular availability. It gave companies like ours substantial percentages of its first-class space, which we had to release back to VIA or pay for, by the way. It was not just a matter of giving us that space and letting us do with it as we wished. Sixty days prior to departure we have to return anything we have not sold, and if we do not return it, we pay for it.

In past years we could charter a sleeping car from VIA much like chartering a bus. We had to guarantee to pay for every berth in that sleeper, but it was our car. For the past two years we have not been able to get a car under those circumstances under any conditions. We had to sell into the space that was on the train, and we did, and we could have sold vastly more.

**Mr. Angus:** Mr. Fowler, I appreciate your taking the time to help us.

**Mr. Dionne:** I want to thank Mr. Fowler for coming and giving us that presentation. I also heard him in Saint John. He was impressive then, but he was even more impressive today. I would like to ask you, Mr. Chairman,

[Translation]

impossible, même si l'on veut conserver ne serait-ce que 50 p. 100 de la clientèle.

**M. Angus:** Monsieur Fowler, vous avez fait allusion au *Rocky Mountaineer*, dont on vous aurait dit que le service serait offert deux fois par semaine. Le *Rocky Mountaineer* pourrait-il fonctionner sept jours par semaine et être rentable?

**M. Fowler:** Oui, absolument, et je pense qu'il pourrait l'être sept jours par semaine, au moins pendant la période de juin à septembre. Je pense que c'est ce que VIA devrait faire.

Je tiens absolument à ce que VIA continue d'offrir ce service, en partie parce qu'en tant qu'entrepreneur, j'aime mieux faire affaire avec VIA, que je considère comme un partenaire objectif, qu'avec West Tours ou Princess Tours, par exemple, qui sont clairement des concurrents. Je n'aime pas acheter des places d'un concurrent. Mais je préférerais aussi que VIA continue d'offrir ce service, parce que s'il est presque rentable—et je suis fermement convaincu qu'il l'est—VIA ne peut pas offrir des services de transport essentiel qui coûtent de l'argent, comme le train à destination de Churchill, s'il lui est impossible de subventionner ce service grâce aux profits réalisés par ceux qui sont rentables.

**M. Angus:** Vous venez tout juste de dire que vous ne considérez pas VIA comme un concurrent. Cela veut-il dire que vous ne voyez pas VIA commercialiser des voyages à forfait?

**M. Fowler:** Non, je conçois plutôt VIA comme un partenaire commercial. VIA Rail a toujours offert certains voyages organisés, mais il s'agit surtout de tarifs avantageux que VIA Rail a négociés avec des hôtels dans tout le pays. Fondamentalement, VIA vend tout simplement des places régulières. Elle accorde à des compagnies comme la nôtre une partie importante de ses places de première classe, que nous devons remettre à VIA ou payer, soit dit en passant. VIA ne nous fait pas de cadeau. Il y a des conditions à respecter. Soixante jours avant le départ, nous devons rendre tout ce que nous n'avons pas vendu, sans quoi, il nous faut payer.

Auparavant, nous pouvions louer un wagon-lit de VIA Rail un peu comme on loue un autobus. Nous devons garantir le paiement de la location de chaque lit dans ce wagon, mais il nous appartenait. Au cours des deux dernières années, nous n'avons pas pu obtenir de wagon selon les mêmes conditions. Nous devons vendre les places disponibles dans le train, ce que nous avons fait, et nous aurions pu en vendre beaucoup plus.

**M. Angus:** Monsieur Fowler, je vous remercie du temps que vous nous avez consacré.

**M. Dionne:** Monsieur Fowler, je vous remercie, moi aussi, d'être venu nous rencontrer pour nous présenter cet exposé. Je vous ai aussi entendu à St-Jean. Vous m'avez étonné, ce jour-là, mais pas autant qu'aujourd'hui.

[Texte]

to make sure all members of Cabinet get a transcript of his remarks.

**The Chairman:** Mr. Fowler, I did not see you in Saint John and I did not know you until you got hold of the clerk, and the clerk said that this was a very articulate individual who seemed to know what he was talking about. I must say, having listened to you here this morning, you certainly are articulate and, as I said earlier, seem to know very definitely about. . .

Mr. Angus mentioned the tourist service of VIA. I have heard very dubious tales about how effective that was in marketing, but that is coming late in the day. Hopefully we may have another time. We are not running the railway and we are not really running VIA's operations, although we have certainly heard complaints about that.

I understand from the clerk that you drove up from Vermont today at your—

**Mr. Fowler:** I drove to Montreal and then took VIA Rail from Montreal.

**The Chairman:** Good for you. You came all the way from Vermont to take the time and effort to give us your presentation. As I say, it was brand-new to me; I did not get the to Saint John conference. I appreciate very much your taking the time. You gave a very human perspective in a practical way. Perhaps if we had heard you earlier, we could have cross-examined other witnesses about the existing route structure.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to comment that it was really nice to hear a witness expound about sound business practices. I wish the minister and the ignoramuses in the department knew what they were talking about, compared to this gentleman.

• 1225

**The Chairman:** Mr. Fowler, you certainly knew what you were talking about. I want to thank you for coming.

This committee stands adjourned. At 3.30 p.m. we are in camera.

[Traduction]

Monsieur le président, je souhaiterais que tous les membres du Cabinet reçoivent la transcription de son témoignage.

**Le président:** Monsieur Fowler, je n'ai pas assisté à votre conférence à St-Jean, et je ne vous connaissais pas avant que vous communiquiez avec le greffier. Il m'a dit que vous étiez une personne à l'esprit clair qui semblait savoir de quoi elle parlait. Après vous avoir écouté ce matin, je dois reconnaître qu'il avait raison et que vous savez, en effet, de quoi vous parlez. . .

Monsieur Angus a fait allusion au service touristique de VIA. J'ai entendu des histoires plutôt douteuses au sujet de l'efficacité de la commercialisation de ce service, mais il est un peu tard pour en discuter aujourd'hui. Nous aurons peut-être l'occasion de nous revoir, espérons-le. Ce n'est pas nous qui dirigeons vraiment les opérations de VIA, malgré les plaintes que nous avons reçues à ce sujet.

Le greffier m'a dit que vous êtes venu en automobile du Vermont, aujourd'hui, pour nous rencontrer. . .

**M. Fowler:** Je me suis rendu à Montréal en automobile, et j'ai ensuite pris le train—VIA Rail—à Montréal.

**Le président:** Très bien. Vous êtes venu d'aussi loin que le Vermont pour nous présenter votre exposé. C'était tout nouveau pour moi, n'ayant pas assisté à la conférence à St-Jean. Je vous remercie du temps que vous nous avez accordé. Vous avez examiné la question d'un point de vue très humain. Si nous vous avions reçu plus tôt, nous aurions peut-être pu interroger d'autres témoins au sujet de la structure actuelle du réseau.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais dire que c'était vraiment bien d'entendre un témoin s'exprimer au sujet de saines pratiques commerciales. Je voudrais bien que le ministre et les ignares du ministère sachent autant que ce monsieur de quoi ils parlent.

**Le président:** Monsieur Fowler, votre compétence en la matière est indubitable. Je vous remercie d'être venu nous rencontrer.

La séance est levée. À 15h30, nous reprendrons à huis clos.











If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Québec-Windsor Corridor Mayors:*

Jean Pelletier, Mayor of Québec City;  
Gilles Beaudoin, Mayor of Trois-Rivières;  
Jean Doré, Mayor of Montréal;  
Jim Durrell, Mayor of Ottawa;  
Art Eggleton, Mayor of Toronto;  
Howard Levine, Councillor, City of Toronto;  
Tom Gosnell, Mayor of London;  
John Millson, Mayor of Windsor;  
George Ferguson, President, Federation of Canadian Municipalities;  
Hazel McCallion, Mayor of Mississauga.

*From the National Association of Railroad Passengers (U.S.):*

Ross Capon, Executive Director.

*From Rail Travel Centre:*

Carl Fowler, General Manager.

#### TÉMOINS

*Des Maires du corridor Québec-Windsor:*

Jean Pelletier, maire de Québec;  
Gilles Beaudoin, maire de Trois-Rivières;  
Jean Doré, maire de Montréal;  
Jim Durrell, maire d'Ottawa;  
Art Eggleton, maire de Toronto;  
Howard Levine, conseiller, Ville de Toronto;  
Tom Gosnell, maire de London;  
John Millson, maire de Windsor;  
George Ferguson, président, Fédération canadienne des municipalités;  
Hazel McCallion, maire de Mississauga.

*Du National Association of Railroad Passengers (É.-U.):*

Ross Capon, directeur exécutif.

*De Rail Travel Centre:*

Carl Fowler, directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Tuesday, January 30, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 29

Le mardi 30 janvier 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), an update on CN Pensions

### CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, une mise à jour concernant le  
régime de pensions du CN

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

Pursuant to concurrence by the House of a report of the Striking Committee:

On Friday, January 26, 1990:

Larry Schneider replaced Charles Langlois.

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

Conformément à un rapport du Comité de sélection adopté par la Chambre:

Le vendredi 26 janvier 1990:

Larry Schneider remplace Charles Langlois.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, JANUARY 30, 1990

(35)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider, Pierrette Venne.

*Acting Member present:* Robert Nault for Brian Tobin.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From CN Rail:* Jean-Pierre Laroche, Vice-President of Employee Relations. *From William M. Mercer Ltd.:* Bernard Morency, Senior Actuary.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced its update on CN Pensions.

Jean-Pierre Laroche made a statement and, with the other witness, answered questions.

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That the Chairman be authorized to pay the expenses for the working lunch held December 13, 1989, in accordance with the policy of the House of Commons.

The Chairman presented the Fourth Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which reads as follows:

Your Sub-Committee met on Thursday, December 7, 1989, to consider future business of the Committee and other matters, and agreed to recommend the following:

1. —That the travelling expenses of Paul Pagnuelo and Peter Thorn be reimbursed, as established by the guidelines of the Board of Internal Economy.

On Motion of Iain Angus, it was agreed,—That the Fourth Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure be concurred in.

On motion of Maurice Dionne, it was agreed,—That the travelling expenses of Ross Capon and Cynthia Patterson be reimbursed, as established by the guidelines of the Board of Internal Economy.

At 10:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 30 JANVIER 1990

(35)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider et Pierrette Venne.

*Membre suppléant présent:* Robert Nault remplace Brian Tobin.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De CN Rail:* Jean-Pierre Laroche, vice-président du personnel. *De William M. Mercer Ltée:* Bernard Morency, actuaire principal.

En conformité du mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine la mise à jour des pensions du CN.

Jean-Pierre Laroche fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que, selon la politique de la Chambre des communes, le président soit autorisé à payer les frais du déjeuner de travail tenu le 13 décembre 1989.

Le président présente le quatrième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure dont le texte suit:

Le Sous-comité s'est réuni le jeudi 7 décembre 1989 pour examiner les futurs travaux du Comité et d'autres questions et a convenu de recommander ce qui suit:

1. —Que les frais de déplacement de Paul Pagnuelo et de Peter Thorn leur soient remboursés selon les directives du Bureau de régie interne.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que le quatrième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Sur motion de Maurice Dionne, il est convenu,—Que les frais de déplacement de Ross Capon et de Cynthia Patterson leur soient remboursés selon les directives du Bureau de régie interne.

À 10 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, January 30, 1990

• 0933

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. Welcome to the new year and the new decade. I hope this meeting will not cover the whole decade. It will be a meeting to review the status of the CN pension plan and the CN's response to the subcommittee of this Transport Committee, which made its report.

Some time on Wednesday or Thursday members received from staff the report, which I hold in my hand and which outlines in very brief detail the problem, which is a very technical problem, that has been with CN and CN pensioners for many years. That is why the Transport Committee studied this some years ago when Mr. Benjamin and Mr. Gray were part of it. It even went on long before even Mr. Gray came. We have been seized of this matter from time to time and because of numerous letters and representations it was the considered opinion before Christmas, as you all know, to get this under way after Christmas, and that this would be a good time to have a status report.

At that time the Chair and the steering committee thought that the national executive of the Council of CN Pensioners Association wished to make a presentation in response to the CN evidence today. I am not sure if everyone is here. I think there were others of the CN pensions council who had an interest. What I intend to do is to have the CN make their presentation and then have members ask questions. I know the president of the council has just spoken to me and says that perhaps later on he may like to make a presentation to respond to the CN.

• 0935

We had hoped to do it all in one day, but there was another individual, Mr. Hostland. He is the executive member from British Columbia. Actually, the steering committee was meeting in my room when Mr. Hosland was outside—the coincidence was overpowering. That is one of the reasons why we decided to start our hearings in 1990, by having a short status report, on the premise that this also was the wish of the full executive of the CN pensioners' council.

As I say, there are different degrees of interpretation. This morning we are going to hear just from CN. We also have to be out of this room at 10.30 a.m. because another interesting topic, which has nothing to do with transportation but has something to do with personal relations, called abortion, is going to be in this room.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 30 janvier 1990

**Le président:** Chers collègues, je vois qu'il y a quorum et que nous pouvons commencer. Bienvenue à la nouvelle année et à la nouvelle décennie. J'espère que cette réunion ne portera pas sur toute la décennie. Nous allons examiner la situation du régime de retraite du CN et la réponse du CN au rapport du sous-comité du Comité des Transports.

Mercredi ou jeudi, les membres du Comité ont reçu le rapport que j'ai entre les mains et qui décrit, de façon très détaillée, le problème de nature très technique qui se pose entre le CN et les retraités du CN depuis des années. Voilà pourquoi le comité des Transports a étudié la question il y a quelques années, lorsque M. Benjamin et M. Gray en faisaient partie et même bien avant l'arrivée de M. Gray. Nous avons été saisis de cette question périodiquement et, comme vous le savez, étant donné les nombreuses lettres et instances que nous avons reçues, nous avons jugé bon avant Noël, de nous en occuper après les fêtes et de présenter un rapport.

Le président et le comité de direction pensaient alors que le bureau national du Conseil de l'Association des retraités du CN voudrait répondre aux témoignages que le CN doit nous présenter aujourd'hui. Je ne suis pas certain que tout le monde soit là. Je crois que d'autres membres du Conseil désiraient venir. En tout cas, je vais demander au CN de nous faire son exposé après quoi les membres du comité lui poseront des questions. Le président du conseil vient de me dire qu'il fera peut-être un exposé plus tard pour répondre à celui du CN.

Nous espérons pouvoir tout faire le même jour, mais il y a également une autre personne, M. Hostland. Il est le membre du bureau de Colombie-Britannique. En fait, par pure coïncidence, quand le comité de direction s'est réuni, M. Hostland se trouvait derrière la porte. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons décidé de débiter nos audiences en 1990, en commençant par un bref rapport sur la situation, en nous disant que cela répondrait également aux désirs du Conseil des retraités du CN.

Comme je l'ai dit, il y a plusieurs façon d'interpréter la situation. Ce matin, nous entendrons seulement le point de vue du CN. Nous devons quitter cette salle à 10h30 parce qu'on va y discuter d'un autre sujet intéressant qui n'a rien à voir avec les transports, mais plutôt avec les relations personnelles, je veux parler de l'avortement.

## [Texte]

If you have read the report, the introduction sets out the status of it in very clear wording. Perhaps we could have some discussion on the points that varied from our subcommittee report, especially the two major points which CN will explain. These two points have to do with the cost of living and the survivors' benefits. Then there are two or three little items of business to attend to before we adjourn.

So with no further ado I welcome Jean-Pierre Laroche, who is the Vice-President of Employee Relations for CN.

Monsieur Laroche, bienvenue au Comité des transports. Peut-être voulez-vous nous présenter vos adjoints.

Do you have a written statement or a verbal statement?

**Mr. Jean-Pierre Laroche (Vice-President of Employee Relations, Canadian National Railways):** I have a written statement. I can read it.

**The Chairman:** This morning we have a new member of the committee, Mr. Larry Scheider. Welcome to the committee. I am also glad to see someone else from the west to help balance off other parts of the west represented by Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** He will learn something.

**M. Laroche:** Monsieur le président, mesdames, messieurs, permettez-vous d'abord de vous dire que nous sommes heureux, mes collègues et moi-même, de nous retrouver ici aujourd'hui. Nous sommes venus en compagnie de M. Bernard Morency, de la société William M. Mercer Ltée, la firme d'actuaire indépendants retenue par le Régime de retraite du CN. J'aimerais, dans les quelques minutes qui suivent, passer rapidement en revue les réalisations d'ensemble du CN en réponse aux conclusions et aux recommandations de votre Sous-comité chargé de l'étude des régimes de retraite du CN.

Je puis vous affirmer que nous avons mis beaucoup d'efforts et de soins à trouver des solutions satisfaisantes aux préoccupations soulevées dans cette étude.

Membership of the pension board has been increased by five, with equal representation by pensioners, unions, and the company. Company and union representation were both increased by one, to five each. Two pensioner representatives were added, giving pensioners also five seats on the board. For the first time, representatives of non-unionized employees were appointed to the board as the subcommittee recommended.

Also as recommended, the expanded pension board formalized a process to review its own decisions if requested to do so by a pension plan member who disagrees with a specific ruling on the pension entitlements.

## [Traduction]

Si vous avez lu le rapport, l'introduction expose très clairement la situation. Peut-être pourrions-nous discuter des questions sur lesquelles le rapport de notre Sous-comité présente un point de vue divergent, surtout les deux principaux points que le CN expliquera. Ils se rapportent au coût de la vie et aux pensions de reversion. Nous aurons ensuite deux ou trois petites questions à régler avant de lever la séance.

Par conséquent, je vais sans plus tarder accueillir M. Jean-Pierre Laroche, vice-président du personnel du CN.

Mr. Laroche, welcome to the Transport Committee. Could you please introduce your colleagues.

Avez-vous un mémoire ou un exposé à nous présenter?

**M. Jean-Pierre Laroche (vice-président, Personnel, Chemins de fer nationaux du Canada):** J'ai un mémoire que je peux vous lire.

**Le président:** Ce matin, le Comité compte un nouveau membre, M. Larry Scheider. Bienvenue au Comité. Je me réjouis également que nous ayons un autre représentant de l'Ouest qui fait pendant à M. Benjamin qui représente d'autres régions de l'Ouest.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Il va apprendre quelque chose.

**Mr. Laroche:** Mr. Chairman, ladies and gentlemen, first let me say that my colleagues and I are pleased to be here today. With me is Bernard Morency of William M. Mercer Ltd., the CN Pension Plan's independent actuaries. My intent is to briefly review CN's comprehensive response to the conclusions and recommendations made by your subcommittee which reviewed CN's pension system.

I assure you that we have been contentious in our efforts to satisfy the concerns raised by your committee.

La Commission compte maintenant cinq membres de plus, et elle est constituée d'un nombre égal de représentants du personnel retraité, des syndicats et de la compagnie. La compagnie et la partie syndicale ont chacune un représentant de plus, ce qui porte à cinq leur représentation respective. Quant aux pensionnés, ils ont maintenant deux nouveaux membres au sein de la Commission, pour un total de cinq représentants. Enfin, pour la première fois, et comme l'avait recommandé le sous-comité, un représentant des effectifs non syndiqués siège à la Commission.

En réponse à une autre recommandation, la Commission a mis en oeuvre un processus formel par lequel tout participant au régime de retraite qui n'est pas d'accord avec l'interprétation d'une règle ou l'établissement du montant des prestations peut demander à la Commission de reconsidérer sa décision.



[Text]

[Translation]

• 0940

I would now like to touch on two recommendations that I feel are related. One is that CN and the unions should negotiate inflation protection for future pensions of active employees; and second is that CN should "notionally" split its trust fund and use experience gains on the pensioners' portion to provide them with some protection against inflation. As well, the subcommittee encouraged the railways and unions to find ways to incorporate pensioner concerns fairly into the negotiating process.

The issue of protecting pensions against inflation involves broad societal issues. The federal government's stated preference is for a voluntary, not a legislated, approach. The matter has also been, and continues to be, within the collective bargaining process.

Inflation protection was raised during the 1986 railway labour management negotiations, but at that time it was not pursued by the unions because of higher priority issues such as early retirement at age 55 without age reduction.

As for incorporating pensioners' concerns in the collective bargaining process, CN has not objected to unions representing pensioners on this issue, nor to the presence of pensioners at the negotiating table.

Having said that, I am pleased to report that the issue of indexed pensions for current and future pensioners and their surviving spouses was addressed in last year's contract settlement with our unions. That agreement, because of the acceptance by the parties of the concept of sharing experience gains of the CN pension plan, is a landmark one. Those experience gains will be used to increase the basic CN pension of eligible pensioners up to 50% of the CPI, the maximum CPI being 6%. This formula applies to the first \$1,000 per month of basic CN pension in 1991, to the first \$1,250 per month in 1992, and to the first \$1,500 per month in 1993 and thereafter.

Regardless of the experience gains or the rate of inflation in any given year there will be a guaranteed minimum annual increase of \$9 a month for eligible pensioners. Payments to eligible surviving spouses will also rise by at least \$4.50 per month.

Increases will be provided each year for pensioners who have reached age 65 and have been retired for at least five full years. Surviving spouses of pensioners who would have been eligible will also qualify. The age requirement is waived for those receiving disability pensions and for

Je voudrais maintenant aborder deux autres points qui, selon moi, sont interreliés. Je veux parler de la recommandation qui demande au CN et aux syndicats de négocier une protection contre l'inflation pour les pensions des futurs retraités et de celle qui préconise un partage théorique de la caisse fiduciaire ainsi que l'utilisation comme protection contre l'inflation des gains actuariels réalisés sur la part de la Caisse provenant des retraités. Le sous-comité a aussi encouragé les chemins de fer et les syndicats à trouver les moyens d'intégrer les préoccupations des pensionnés au processus de négociation et de les traiter de manière équitable.

La question des mesures devant protéger les pensions contre l'inflation en est une qui préoccupe la société en général. Le gouvernement fédéral a déjà indiqué qu'il préférerait une approche volontaire à l'imposition d'une loi. La question de la protection contre l'inflation a toujours été réglée, et elle continue de l'être à la table de négociation.

Elle a été soulevée à la ronde de négociations syndicales-patronales de 1986, mais les syndicats ont opté pour le règlement de questions jugées prioritaires, notamment pour la possibilité d'accorder une retraite anticipée à 55 ans sans réduction actuarielle de la pension.

Pour ce qui est d'intégrer les préoccupations des pensionnés dans le processus de négociation, le CN ne s'est pas opposé à ce que les syndicats se fassent les porte-parole des pensionnés, pas plus qu'il ne s'est opposé à la présence de pensionnés à la table de négociation.

Cela dit, je suis heureux de vous indiquer que le CN et les syndicats ont conclu, l'an dernier, un accord sur l'indexation des pensions des retraités, actuels et futurs, et des conjoints survivants. Et cet accord marque une étape importante, car c'est la première fois que les parties acceptent le principe du partage des gains actuariels du régime de retraite du CN. Les gains actuariels serviront au relèvement de la pension mensuelle de base du CN versée aux personnes admissibles et ce, dans une proportion égale à un maximum de 6 p. cent de l'indice des prix à la consommation. Cette formule s'appliquera, en 1991, sur le premier millier de dollars de la pension mensuelle de base du CN, tranche qui passera à 1,250\$ en 1992 et à 1,500\$ en 1993 et les années subséquentes.

Mais quels que soient le taux d'inflation ou les gains actuariels enregistrés au cours d'une année donnée, les personnes retraitées admissibles recevront une augmentation minimale garantie de 9\$ par mois, et les rentes versées aux conjoints survivants seront également relevées d'au moins 4,50\$ par mois.

Les retraités qui ont atteint 65 ans et qui sont à la retraite depuis au moins 5 ans auront droit aux augmentations annuelles. Les conjoints survivants de retraités qui auraient été admissibles bénéficieront également de ces relèvements. Toutefois, l'âge ne constitue

## [Texte]

the spouses of employees who die in service. All of the increases will be permanent and cumulative.

The indexation agreement satisfies many diverse interests between different groups of employees and pensioners while maintaining the company's ability to compete in the marketplace.

I would like to remind you at this stage that prior to the negotiated provision for permanent indexation, CN had increased pensions for those eligible each year since 1971. The total cost, all of it from our operating revenues, was more than half a billion dollars.

The subcommittee also concluded that the railways and their unions should provide better disability benefits outside the pension plan for today's employees. We agreed in the latest round of collective bargaining that during the term of the current three-year contracts the service qualification for disability retirement be reduced from 15 years to 10 years.

In response to another subcommittee recommendation, survivor benefits have been provided since January 1, 1987, to spouses who marry plan members immediately before retirement.

Following introduction of the new Pension Benefits Standards Act, employees who retired after January 1, 1987, have the option of receiving a slightly reduced basic pension in return for a 60% survivor benefit. Written spousal consent is required if it is desired to maintain the survivor's benefit at the 50% level.

We also acted on a recommendation that there be no reduction in survivor benefits because of age differences and eliminated such a reduction for spouses who started to receive survivor benefits after January 1, 1987.

• 0945

Then there was our response to a recommendation that CN take steps to improve communication with pensioners. We started in 1986 by conducting a coast-to-coast survey to determine pensioners' communications wants and needs. Acting on the finding of this survey we launched a comprehensive communication enhancement program. This ongoing effort includes readily understandable information packages on matters and issues of concerns and interest to pensioners. We have given the clerk a number of copies of the communications that we have launched.

## [Traduction]

pas une condition d'admissibilité dans le cas des employés qui ont pris leur retraite pour invalidité et des conjoints survivants d'employés décédés en service. Tous les relèvements seront de nature permanente et cumulatifs.

Cet accord sert les intérêts de plusieurs groupes d'employés et de retraités tout en permettant à la compagnie de demeurer concurrentielle sur le marché.

J'aimerais, à ce moment-ci de mon exposé, vous rappeler qu'avant que ne soit conclue l'indexation permanente des pensions, le CN a, chaque année depuis 1971, relevé les pensions de toutes les personnes admissibles. Le coût total de tous ces relèvements—payés à même nos produits d'exploitation—s'élève à plus d'un demi milliard de dollars.

Le sous-comité avait également demandé au chemins de fer et aux syndicats d'assurer, en cas d'invalidité d'un membre du personnel actif, une meilleure garantie en plus de celle déjà offerte par le régime de retraite. Au cours de la dernière ronde de négociations, les parties ont convenu de réduire, durant les trois années des présentes conventions, de 15 à 10 ans la durée du service ouvrant droit aux prestations d'invalidité.

En réponse à une autre recommandation du sous-comité, les conjoints qui ont épousé les participants au régime immédiatement avant leur départ à la retraite ont droit à une rente de survie depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1987.

De plus, conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension, les personnes qui ont pris leur retraite après le 1<sup>er</sup> janvier 1987 peuvent opter pour une légère réduction de leur pension de base pour permettre au montant de la rente de survie de passer à 60 p. 100 de la pension. Si la personne retraitée et son conjoint souhaitent que la rente de survie ne soit constituée que de 50 p. 100 de la pension, ils doivent en faire la demande par écrit.

Nous avons également suivi la recommandation d'abolir la réduction de la rente de survie en raison de la différence d'âge entre les conjoints et cette réduction a été éliminée dans le cas des personnes qui bénéficient d'une rente de survie depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1987.

Le sous-comité avait également recommandé que le CN prenne les mesures nécessaires pour améliorer les communications avec ses bénéficiaires de pensions. Dès 1986, nous avons effectué un sondage auprès des pensionnés dans l'ensemble du pays afin de déterminer leurs besoins et leurs souhaits en matière de communication. À partir des résultats de ce sondage, nous avons mis en oeuvre un vaste programme d'amélioration de la communication. Ce programme permanent comprend la diffusion d'informations exhaustives, faciles à comprendre, sur les questions et les sujets qui intéressent les pensionnés. Nous avons remis au greffier un certain nombre d'exemplaires de nos publications.



[Text]

We established a cross-Canada network of toll-free helplines, which enable pensioners to obtain instant answers to questions. We made use of printed materials, audio-visual presentations and face-to-face contacts to provide and receive information.

I am proud to say that the CN communication program has won two national awards in the Canadian Public Relations Society's annual competition.

Finally, there was a recommendation about trusteeship. The subcommittee found that CN had managed the pension trust fund effectively and had been a responsible trustee, but it recommended that for reasons of perception a visibly detached and disinterested trustee be appointed. As a result we are planning to have a well-established and experienced trust firm appointed as trustee of the fund before the end of March of this year.

The CN pension plan continues to be among the best in Canada. I thank you for the opportunity to report on our progress and I welcome your comments and questions.

**The Chairman:** *Merci, Monsieur Laroche.* Before calling on members to ask questions, I know from some of the newer members on the committee that your report, succinct as it was, would raise general questions going back to the whole history of the program.

I just want to point out to members that we are doing this as a status report, to get it before us and to see what the response will be to the evidence of Mr. Laroche.

Just to emphasize the complexity of this situation, and it was before us long before this subcommittee report, we have this subcommittee report and can get it to the members, because all you got was the report of our present staff. It is over 100 pages, involving many aspects, coming up with 10 major recommendations on which Mr. Laroche commented.

I am hoping this morning, because of the constraint of time, we will not get into the whole background. Members will have another chance when CN comes before us in a normal way, and we will give them notice if there are particular questions from members to get into the background. This is just to examine the status. We have the CN pension executive, with their president here, listening not only to the report that was just given but also the explanations, and they may want to come before the committee, or at least address something to the committee to clarify the position.

[Translation]

Nous avons établi, dans tout le Canada, un réseau de lignes téléphoniques permettant aux pensionnés d'obtenir, sans frais, des réponses à un grand nombre de leurs questions. Nous avons aussi réalisé des progrès grâce à la publication d'une documentation écrite, à des présentations audiovisuelles et à des contacts personnels plus fréquents.

Et j'ajoute, avec fierté, que le programme de communication-retraite du CN a remporté deux prix nationaux lors de la présentation annuelle de la Société canadienne de relations publiques.

Enfin, il y a la recommandation relative à un fiduciaire indépendant. Le sous-comité a reconnu que le CN avait bien géré la Caisse fiduciaire et avait joué son rôle de fiduciaire de façon responsable. Malgré tout, pour des raisons de perception par le public, le sous-comité a recommandé que le CN fasse appel à un fidéicommissaire manifestement indépendant et désintéressé. Par conséquent, une société de fiducie expérimentée et bien connue sera nommée comme fiduciaire de la Caisse d'ici la fin mars.

Le régime de retraite du CN est toujours l'un des meilleurs au Canada. Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de vous faire part de nos progrès, et j'accueillerai avec plaisir vos commentaires et vos questions.

**Le président:** *Thank you, mister Laroche.* Avant de passer aux questions, certains des membres plus récents de notre Comité m'ont dit qu'aussi succinct soit-il, votre rapport soulèverait des questions générales se rapportant à l'historique du régime.

Je voudrais simplement faire remarquer aux membres du Comité qu'il s'agit simplement de faire le point sur la situation et de voir quelles réactions le témoignage de M. Laroche déclencherà.

Pour bien souligner la complexité de la situation, sur laquelle nous nous étions déjà penchés bien avant d'obtenir le rapport du sous-comité, nous avons ce rapport-ci que nous pouvons vous distribuer, car tout ce que vous avez eu, c'est le rapport établi par notre personnel. Il couvre une centaine de pages portant sur de nombreux aspects et présente dix principales recommandations auxquelles M. Laroche a fait allusion.

Étant donné que nous disposons de peu de temps ce matin, j'espère que nous ne nous lancerons pas dans un long historique. Nous pourrions le faire lorsque le CN comparaitra devant nous dans des conditions plus normales et si les membres du Comité ont certaines questions à poser pour placer les choses en leur contexte, nous préviendrons le CN. Pour le moment, il s'agit simplement de faire le point de la situation. Le président de la commission des pensions du CN ici présent a écouté l'exposé qui vient d'être fait et va également écouter les explications. Peut-être voudra-t-il comparaître devant le Comité ou du moins lui apporter certaines précisions à l'égard de sa position.

[Texte]

I think what the staff have prepared sort of does confirm, as I listened to Mr. Laroche, that over a period of time there has been a great deal of compliance with or acceptance of the recommendations of the subcommittee other than in two major areas. I know you are going to examine that but I just wanted to point that out because a couple of members said to me coming in that we should get into the whole background of it. I really would hope we could wait for that and staff could talk to individual members about the subcommittee report which is really the basis of what we are here for today.

With that hopefully acceptable explanation, and as I said the guts of it are set out in the staff report that you received this week, I am going to call on Mr. Dionne, who was chairman of the Transport Committee when we discussed CN pensions, although he was not directly involved in the subcommittee report.

**Mr. Dionne (Miramichi):** I will be rather brief. It is always good to see that some progress is being made. I do not want to be particularly negative, but I would like to ask if you could briefly describe the consultations you had with the pensioners' association leading up to making these changes, and what the reaction of the pensioners has been.

• 0950

**Mr. Laroche:** I guess probably the best way to answer your question is to go through this paper.

Talking about—on page 2, I guess—the composition of the pension board, what we did was establish a joint committee involving unions, pensioners, and company representatives to agree on the form the pension board would take. What you have in the last paragraph on page 1 is basically the implementation of the recommendations of that joint committee. That is on the pension thing.

On the issue raised on page 2, which has to do with indexation and which the chairman has said is one of the major issues, I think I will need to get the assistance of my colleague Bernard Morency, but let me give you some background there.

We meet with the pensioners' representatives every month at the pension board and we also have informal meetings regularly with them. I must say that every time they have met with me, if not with my colleagues, they have always insisted on the necessity to index pensions on a permanent basis. They also were concerned about the use of experienced gains, and we got their message.

Now, when the time came for negotiations, under the Labour Code of Canada, as you know, the only certified bargaining agent is the union. Before we start every round of negotiations, we always tell the unions that if they wish to bring pensioners to the table when the pension issue is

[Traduction]

Ce que notre personnel a préparé confirme, je crois, que les recommandations du sous-comité ont été très bien suivies ou acceptées pendant un certain temps, sauf sur deux points importants. Je sais que vous allez tirer les choses au clair, mais je tenais à le souligner parce que certains membres du Comité m'ont dit qu'il faudrait replacer toute la question dans son contexte. J'espère que cela pourra attendre et que nos attachés de recherche pourront parler aux députés en question du rapport du sous-comité qui est à l'origine de nos discussions d'aujourd'hui.

En espérant que vous accepterez cette explication, et je répète que l'essentiel est contenu dans le rapport préparé par nos attachés de recherche que vous avez reçu cette semaine, je vais céder la parole à M. Dionne, qui présidait le Comité des transports lorsque nous avons discuté des pensions du CN, même s'il n'a pas participé directement à la préparation du rapport du sous-comité.

**M. Dionne (Miramichi):** Je serai bref. Il est toujours satisfaisant de constater une certaine progression. Sans vouloir être particulièrement négatif, je voudrais vous demander de décrire brièvement les consultations que vous avez eues avec l'association des retraités avant d'apporter ces changements ainsi que les réactions enregistrées.

**M. Laroche:** Je pense que la meilleure façon de répondre à votre question est de reprendre ce document.

Il est question, à la page 2, si je ne me trompe, de la composition de la commission des pensions. Nous avons constitué un comité mixte où siégeaient les syndicats, les retraités et les représentants de la compagnie, chargés de discuter de la composition de la commission. Au dernier paragraphe de la page 1 vous retrouverez les recommandations du comité mixte que nous avons suivies. Voilà donc pour la commission.

Pour la question qui est posée à la page 2, et qui concerne l'indexation, dont le président a d'ailleurs dit que c'était une des questions centrales de la discussion, je pense que je vais être obligé de demander à mon collègue Bernard Morency de compléter mes explications. Je vais vous donner quelques éléments d'information.

Nous avons rencontré les représentants des retraités tous les mois, au sein de la commission des pensions, mais nous avons également eu régulièrement, avec eux, des réunions officielles. À chaque fois que j'ai eu à les rencontrer, et je pense que c'est la même chose pour mes collègues, ils ont insisté sur la nécessité d'adopter un mécanisme d'indexation permanente des pensions. Ils ont également posé la question de l'utilisation des gains actuariels, cela nous l'avons bien compris.

Et lorsque le moment des négociations est arrivé, conformément au Code canadien du travail, comme vous le savez, le seul agent de négociation accrédité avec lequel nous pouvions traiter était évidemment le syndicat. Nous avons l'habitude, avant chaque ronde de négociations,



[Text]

negotiated then we would welcome them or we would have no problem. In fact, they did not bring the pensioners to the table, although I am informed that many of them were consulted by the unions in their negotiations. But I do not know about that, really. But the indexation agreement that was reached, which goes a long way toward meeting the recommendations of the parliamentary committee, was negotiated with the unions. So it is a negotiated agreement.

With regard to the agreement itself, the major difference between the agreement we reached with the unions and the recommendation the committee made two or three years ago was that the type of agreement we have provides for permanent indexation. That was not the case with the committee recommendation. So that is probably the major difference: we guarantee these increases for life, if you wish.

I would like Mr. Morency to comment on the technical aspect of this agreement.

**Mr. Bernard Morency (Senior Actuary, William Mercer Inc.):** Maybe the only thing I would add, if I pick up on the introductory statement you were making, Mr. Nowlan, is that if you look at the recommendation of the committee in terms of indexation of pensions, it was twofold. It said, first, that you should negotiate with the employees the matter of indexation for future pensioners. Second, it said that for pensioners now receiving a pension a mechanism should be in place so that you use the experience of the plan to improve benefits.

Now, both of those things have been done. The difference is in how we actually use the experience of the plan. As Jean-Pierre was saying, the key difference is that the recommendation of the committee did not involve a minimum guaranteed indexation for today's pensioners. It said that it should only be provided if the experience of the plan should support it. What was negotiated is that this would be done but there would also be a minimum guaranteed.

So all pensioners receive an indexation every year if they are eligible—that is, if they are 65 years of age and have been retired for 5 years—no matter what inflation is. There is a minimum guaranteed for everybody.

**Mr. Dionne:** Per year?

**Mr. Morency:** Every year, exactly. The minimum guarantee is \$9. Let me use the example of somebody who would be receiving a pension of say \$500 a month. The pension would go to \$509 and possibly more, if inflation is high and if the experience of the plan is good. But he

[Translation]

d'indiquer aux syndicats que nous ne voyons aucun inconvénient à ce que des retraités siègent à la table de négociations au moment où la question des pensions sera débattue. Dans ce cas-ci, les retraités n'ont pas été invités à la table de négociations, bien que, d'après mes informations, ils ont été nombreux à avoir été consultés par les syndicats, en vue de ces négociations. Mais de cela je ne sais personnellement rien de plus. En tout cas, l'accord sur l'indexation que nous avons négocié, qui va tout à fait dans le sens des recommandations du comité parlementaire, l'a été avec les syndicats. Il s'agit bel et bien d'un accord négocié en bonne et due forme.

En ce qui concerne cet accord lui-même, il diffère des recommandations du comité présentées il y a deux ou trois ans, en ce que l'indexation est fixe. Ça n'était pas ce que demandait la recommandation du comité. C'est donc la différence essentielle: ces augmentations sont garanties à vie, si vous voulez.

Je vais demander à M. Morency de vous exposer les détails plus techniques de cette convention collective.

**M. Bernard Morency (actuaire principal, William Mercer Inc.):** La seule chose que j'aurai à ajouter, pour donner suite aux quelques paroles d'introduction de M. Nowlan, c'est que si vous vous reportez à la recommandation du comité concernant l'indexation des pensions, vous verrez que celle-ci est double. Elle propose, d'une part, que l'on négocie avec les employés cette question de l'indexation dont bénéficieraient les pensionnés à venir, et deuxièmement, la recommandation demande que ceux qui sont déjà à la retraite puissent bénéficier d'une augmentation de leurs pensions prélevée sur les gains actuariels.

Voilà donc deux mesures qui sont maintenant en place. La seule différence tient à la façon dont nous utilisons les gains actuariels du régime. Comme Jean-Pierre l'a expliqué, la différence essentielle avec ce que la recommandation demandait, est que celle-ci ne prévoyait pas une indexation minimum garantie dont auraient bénéficié les retraités d'aujourd'hui. On ne leur offrait d'augmentation que si les gains actuariels le permettaient. Or nous avons négocié une augmentation minimum garantie.

Tous les retraités bénéficient donc maintenant de cette indexation s'ils y ont droit, c'est-à-dire s'ils ont 65 ans et cinq ans de retraite au moins, quelle que soit l'inflation. Il y a donc un minimum garanti pour tous.

**M. Dionne:** D'année en année?

**M. Morency:** Exactement, chaque année la pension est augmentée. L'augmentation minimum garantie est de 9\$. Quelqu'un qui percevrait une pension de 500\$ par mois verrait celle-ci passer à 509\$, et peut-être même plus, selon l'inflation et selon les gains actuariels. Mais il sait

[Texte]

knows he is going to get at least \$509. In the following year he is going to get \$518, and then the next year \$527, etc. This is the key difference.

**Mr. Dionne:** Do you have a percentage of what the increase would represent?

**Mr. Morency:** It varies very much depending on how much pension you are receiving.

**Mr. Dionne:** Obviously.

**Mr. Morency:** The way it works, Mr. Dionne, is that if the experience of the plan is positive, everybody gets half of the inflation rate. If inflation is say 5%, pensioners will get the greater of the \$9 or 2.5%. Again using \$500 as my example, pensioners receiving \$500 a month when inflation is, for the sake of discussion, 6%—half of 6% is 3%—would have 3% of \$500, which is a \$15 increase, so they would get 3%.

**Mr. Dionne:** What is the reaction of the pensioners?

**Mr. Laroche:** I think the reception of the pensioners—at least those I meet directly on the pension board—has been very positive. First, I must say that we have not started a communication program on this one. We are just going to launch it. Probably in March we will have a major communication program with our pensioners. Those with whom I had the occasion to talk have had a very favourable reception.

There are a few people—obviously Mr. Hostland is one of them—who have not agreed with us. There are a few people like this. I would say that 98% of our pensioners will be pleased with it.

**Mr. Dionne:** I have a final question, Mr. Chairman. The brief says that CN should “notionally” split its trust fund and use experience gains on the pensioners’ portion to provide them with some protection against inflation. Would you explain that?

**Mr. Laroche:** Mr. Dionne, I think this is exactly what Mr. Morency was trying to explain. That is exactly what we have done. Maybe Bernard could explain.

**Mr. Dionne:** Is that where the \$9 comes in?

**Mr. Laroche:** No, the \$15, which is 50% of CPI.

**Mr. Morency:** What you are reading there is the recommendation of the subcommittee. Those words are the recommendation of the subcommittee. Essentially what was recommended was done. The minimum is over and above that. In essence the committee said that if there is positive experience in the plan, then there should be indexation; if there is not positive experience, then there should be no indexation.

**The Chairman:** When you say “good experience”, you are talking about if the plan makes some money.

**Mr. Morency:** I am talking about if the plan earns more than what is assumed. The assumption is the plan

[Traduction]

qu’il touchera au moins 509\$. L’année suivante ce sera 518\$, puis 527\$, etc. Toute la différence est là.

**M. Dionne:** Cela représente un pourcentage de combien?

**M. Morency:** Tout dépend de votre pension.

**M. Dionne:** Évidemment.

**M. Morency:** Si le fonds de pension comptabilise des gains, tout le monde touchera la moitié de l’inflation. Si celle-ci est de 5 p. 100, les retraités toucheront la plus forte des sommes suivantes: 9\$, ou 2,5 p. 100. Si je reviens à mon exemple des 500\$, les retraités qui touchent 500\$ par mois, l’inflation étant, par exemple, de 6 p. 100—la moitié de 6 p. 100 est 3 p. 100—auraient droit à 3 p. 100 de 500\$ en plus, c’est-à-dire 15\$.

**M. Dionne:** Comment ont réagi les retraités?

**M. Laroche:** Je pense que les retraités—du moins ceux que j’ai pu rencontrer à la Commission des pensions—ont réagi de façon très positive. Nous n’avons pas encore commencé notre campagne d’information là-dessus. Nous sommes à la veille de le faire. Nous allons donc pouvoir informer les retraités au mois de mars. Ceux avec lesquels j’ai pu en discuter jusqu’ici étaient très satisfaits.

Il y a quelques personnes—dont fait partie M. Hostland, apparemment, qui n’étaient pas d’accord. Ils ne sont pas très nombreux. Je dirais que 98 p. 100 de nos retraités seront satisfaits.

**M. Dionne:** J’ai encore une question, monsieur le président. Le mémoire parle d’un partage «théorique» de la caisse fiduciaire, et de l’utilisation des gains actuariels, pour protéger les retraités contre l’inflation. Pourriez-vous m’expliquer cela?

**M. Laroche:** Monsieur Dionne, c’est exactement ce que M. Morency vous expliquait. C’est exactement ce que nous avons fait, Bernard pourrait peut-être revenir là-dessus.

**M. Dionne:** C’est de là que viennent les 9\$?

**M. Laroche:** Non, les 15\$, c’est-à-dire 50 p. 100 de l’indice des prix à la consommation.

**M. Morency:** Ce que vous avez sous les yeux c’est la recommandation du sous-comité. Ce sont les termes propres de cette recommandation. Et pour l’essentiel elle a été suivie. L’augmentation minimum que nous garantissons est donc en quelque sorte une prime supplémentaire. Pour l’essentiel le Comité a demandé que les gains actuariels, s’il y en a, servent à alimenter l’indexation; et lorsqu’il n’y aurait pas de gains actuariels, il n’y aurait pas d’indexation.

**Le président:** Lorsque vous parlez de gains, vous voulez parler des gains de cette caisse.

**M. Morency:** Je veux parler des années où la caisse rapporte plus que ce que l’on avait prévu. On table sur



[Text]

earns 7.5%. If the plan earns more than that, then there is positive experience.

**Mr. Nault (Kenora—Rainy River):** I would like to ask a question based on the pension, but I will follow the order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I would fit you in if you were going to ask a supplementary to Mr. Dionne, who did not take all of his time, thank goodness. He does not usually anyway.

**Mr. Nault:** I would like to ask one question that relates to this whole issue and to the collective bargaining process. There are two things I am aware of, being involved in this process personally. One is that one cannot get involved in collective bargaining as it relates to pensions unless all the unions that are involved agree to go to the table with that in mind. Is this correct?

What I would consider the nuts-and-bolts problem of this whole issue of voluntary versus legislative is simply that every union has its own particular mandate and its own particular need. For example, in the railway union, as you know, the Maintenance of Way are paid a lot less than the United Transportation Union members. Therefore their members would want to get more money when they go to negotiate versus an increase in their pension plan.

• 1000

So I am asking you, in light of that, how do you expect us to ever get indexing of a large nature or improvements for pensioners in a system like that when in reality you will never get every one of those single unions to sit down at the same time with the same priority?

**Mr. Laroche:** This issue was raised by the parliamentary committee three years ago, and Mr. Gray and Mr. Benjamin will remember it. At that time I could not but agree with them. I had to agree with them. The fact of the matter is that at the next round of negotiations we negotiated an indexation agreement with the unions for both pensioners and employees, and that is the same agreement for both. So it has happened.

**The Chairman:** You have a fundamental problem there that. . .

**Mr. Nault:** Mr. Chairman, the only reason I say that is because I sat at the table as a negotiator myself, and I know it will never happen as long as I am alive, but the reason it happened this time is that the caboose was removed. One of the items was the pay-off because the caboose was removed, so what they did was say they would get involved in this as. . . I was there, so I am aware of that. But I do not want to get into that argument today.

**Mr. Laroche:** I would like to give you some more facts. The first group that negotiated the pension indexation

[Translation]

des intérêts de 7.5 p. 100. Les gains actuariels dont je parle sont ceux qui viennent s'ajouter à cela.

**M. Nault (Kenora—Rainy River):** Je voudrais poser une question concernant les retraites, mais je m'en tiendrai à votre liste, monsieur le président.

**Le président:** S'il s'agit d'une question complémentaire à celle de M. Dionne, je vous passe la parole tout de suite, puisqu'il n'a pas utilisé tout son temps, comme à son habitude, Dieu merci.

**M. Nault:** Je voudrais poser une question qui concerne l'ensemble de ce domaine, et plus précisément celui de la négociation de la convention collective. Sachant très bien, personnellement, comment les choses se passent, je voudrais attirer votre attention sur deux choses. D'une part on ne peut négocier la question des pensions que si tous les syndicats concernés sont d'accord. Ai-je bien raison?

Et ensuite, ce qui fait le coeur de toute cette question de savoir si l'on va être obligé de vous imposer une solution, ou si au contraire vous allez pouvoir vous-même en trouver une, c'est que chaque syndicat a son propre domaine qu'il défend et ses propres intérêts. Pour ce qui est des syndicats de cheminots, comme vous le savez, ceux du syndicat de l'entretien des voies sont payés beaucoup moins que ceux du syndicat des travailleurs unis des transports. Les premiers voudront donc d'abord être mieux payés, avant de songer à négocier leur retraite.

Comment voulez-vous alors, puisque les syndicats ne réussiront jamais à s'entendre au même moment sur leurs priorités, que nous ayons pu obtenir de notre côté une indexation sensible ou des améliorations pour les retraités?

**M. Laroche:** La question avait été discutée il y a trois ans par le comité parlementaire, M. Gray et M. Benjamin s'en souviendront. À l'époque je n'avais pu que me ranger de leur côté. J'étais d'accord avec eux. Il se trouve qu'aux négociations suivantes nous avons réussi à négocier une clause d'indexation pour les retraités et les employés, et il s'agit pour les uns et les autres de la même convention collective. C'est ainsi.

**Le président:** Votre problème en réalité. . .

**M. Nault:** Monsieur le président, la seule raison pour laquelle j'ai évoqué cela c'est que j'ai moi-même été à la table des négociations, comme négociateur, et je sais pertinemment que de ce côté-là les choses ne changeront jamais, la seule raison pour laquelle on a abouti cette fois-ci c'est que l'on avait supprimé les serre-freins. Ce que l'on a pu récupérer de ce fait, c'est précisément ce qui a décidé les gens à s'asseoir. . . J'étais là, je sais ce dont je parle. Mais je ne tiens pas à ce que la discussion s'étende trop là-dessus.

**M. Laroche:** Je peux vous donner quelques éléments d'information supplémentaires. Le premier groupe à

[Texte]

with CN—in fact, we were the first company, because CP was also involved in this, but we were the first to reach agreement—was the non-OPS, and the leaders in the non-OPS group this year were the maintenance of way.

**The Chairman:** Okay, perhaps we will explore that another time.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just what was the notional split? How much of the pension trust fund is assigned to current employees who are contributing and how much is assigned to those who are on pension or to survivors who are on pension? What was the notional split?

**Mr. Laroche:** This is quite a technical question, but let me try to answer it simply. We did essentially use the principles laid down in the subcommittee report, which suggested doing it on a pro rata of liabilities. That is what was suggested, that you take the pro rata of the liabilities and use that for the assets, and that is essentially what we did. Incidentally, that is well documented with all the unions because in the negotiations that was all explained. They had their actuary there. They wanted to know how it would work, and that was all documented with the unions.

**Mr. Benjamin:** What was the percentage of the notional split or the amount of dollars?

**Mr. Laroche:** The liabilities of the pensioners represent roughly 60% of the liabilities of the entire CN pension trust fund, so we used 60% of the assets.

**Mr. Benjamin:** It is a 60:40 split.

**Mr. Laroche:** That was at the end of 1988.

**Mr. Benjamin:** Now, is that going to change each year?

**Mr. Laroche:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I presume, since you are reducing the amount of active employees and the pensioners are increasing every year, you will be adjusting that split each year.

**Mr. Laroche:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I do not see anything in here other than what the employees' contributions were and the return on investments, but there is no financial report of the pensions in the annual report of the pension board. Is there another document, a booklet or something, that goes out to the pensioners or one that we can have?

**Mr. Laroche:** If you are referring to this specific agreement, the paper you have is the 1988 report. In the 1989 report, obviously we will have to deal with this issue of the notional fund and everything, so that will be explained in the version that should come out in a few months from now.

**Mr. Benjamin:** I think you should be sending out to the pensioners some detail and facts and figures more

[Traduction]

négocier cette indexation des retraites avec nous—nous étions les premiers, même si CP était de la partie, nous étions les premiers à signer une clause d'indexation—était le groupe ne faisant pas partie des personnels d'exploitation, avec à leur tête, cette année, les syndiqués de l'entretien de la voie.

**Le président:** Nous pourrions peut-être revenir là-dessus une autre fois.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais savoir en quoi consistait ce partage théorique? Comment le fonds a-t-il été réparti entre les employés actuels, qui cotisent, et ceux qui sont déjà retraités, ou en l'occurrence les époux survivants? Comment ce partage théorique a-t-il été fait?

**M. Laroche:** C'est une question très technique, je vais essayer d'être simple. Nous avons suivi les principes du rapport du sous-comité, qui demandait de faire ça selon le prorata de la dette actuarielle, et d'utiliser ce pourcentage pour la répartition de l'actif. Cela a bien été expliqué aux syndicats, ils voulaient savoir comment ça marcherait, leur actuaire était présent, et les syndicats ont tous les documents correspondants.

**M. Benjamin:** Comment ce partage s'est-il donc fait?

**M. Laroche:** La part des retraités actuels dans cette dette actuarielle est d'environ 60 p. 100, nous avons donc réservé 60 p. 100 des actifs aux retraités.

**M. Benjamin:** Cela fait donc 60 p. 100 et 40 p. 100.

**M. Laroche:** C'est ce que c'était à la fin de 1988.

**M. Benjamin:** Cela va changer d'année en année?

**M. Laroche:** Oui.

**M. Benjamin:** Et puisque vos employés en activité diminuent en nombre, tandis que le chiffre des retraités augmente chaque année, la répartition fera l'objet d'un ajustement d'année en année.

**M. Laroche:** Oui.

**M. Benjamin:** Je vois ici les cotisations des employés, les rapports de placements, mais je ne vois aucun rapport comptable concernant les retraites dans le rapport annuel de la commission des pensions. Avez-vous un autre document, une brochure ou quelque chose, que les retraités recevraient et dont nous pourrions également avoir un exemplaire?

**M. Laroche:** Le document que vous avez est le rapport de 1988. C'est dans le rapport de 1989 que nous expliquerons tout cela, ce partage théorique etc., et le document paraîtra dans quelques mois.

**M. Benjamin:** Je pense que les retraités devraient être informés, et vous pourriez peut-être leur fournir des



[Text]

than just... It is all right to pat yourselves on the back throughout this thing, but it is not really an annual report, even though you say it is.

The other thing I think we should have, Mr. Chairman, is some kind of résumé for the whole committee from CN, or else our staff will have to do it, of each point—has it been implemented or has it not, or has it partially been implemented—and an explanation from page 71 to 75 of the report.

• 1005

**The Chairman:** I do not want to interfere with your questioning, but I really think that has been addressed in the report of the staff. It is appendix 2.

**Mr. Benjamin:** It is in here?

**The Chairman:** Yes. As Mr. Laroche mentioned, in the next annual report there is going to be a more comprehensive report on this whole problem, which again will give an opportunity for members to explore the issue at that time.

**Mr. Laroche:** To come back to Mr. Benjamin's question, I am going to ask Bernard Morency to explain in dollar figures the 50% split of the notional fund. People here do not know how much money we are talking about and I think it would be helpful for the members.

**The Chairman:** I think that would be good. We will circulate it to all members, and there may be some—

**Mr. Laroche:** When you are talking about 50% of \$3 billion it is a lot of money.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I thought it was 60:40.

**Mr. Morency:** At the end of 1988 the value of the CN pension trust fund, which we have in the actuarial report that was filed with the Superintendent of Financial Institutions, is \$5.9 billion. So when you are talking about 60% of that, you are talking about \$3.6 billion.

**Mr. Benjamin:** There is \$2.3 billion to give to the active employees.

**Mr. Morency:** That is right. That will be revised every year, depending on the actual number of people, etc.

With regard to the experience gained thing, we did the numbers for 1988. This was negotiated in 1989, so it did not exist in 1988, but we did the arithmetic to show the people how much money we were talking about. If what was negotiated for 1989 had applied in 1988, we would have set aside \$130 million for indexation. We are not talking peanuts here, we are talking a lot of money. It depends on the experience. It will fluctuate from one year to another. I am saying that what was negotiated with the unions, if it had applied in 1988, as it will in 1989, would have meant \$130 million.

[Translation]

chiffres un peu plus... Vous êtes très satisfaits de la chose, parfait, mais je ne trouve pas que ce soit un rapport annuel, même si vous me dites que c'en est un.

J'aimerais bien également, monsieur le président, et cela pour tout le Comité, que le CN nous fournisse un résumé de l'ensemble de cette affaire, sinon le personnel de recherche sera obligé de le faire. Que ce résumé porte sur chaque point de ce qui a été négocié, et que l'on nous dise où l'on en est, et j'aimerais également une explication des pages 71 à 75 du rapport.

**Le président:** Je ne veux pas intervenir dans vos questions, mais je pense que cela fait partie du rapport de nos chargés de recherche. C'est l'annexe 2.

**M. Benjamin:** Ça s'y trouve?

**Le président:** Oui. Et comme M. Laroche l'a dit, le rapport annuel qui va être bientôt publié sera plus complet et donnera à tous les membres du Comité la possibilité de s'informer plus complètement.

**M. Laroche:** Pour revenir à la question de M. Benjamin, je vais demander à Bernard Morency de vous expliquer, chiffres à l'appui, en quoi consiste ce partage en deux de la caisse. Beaucoup de gens ne savent pas à combien se monte celle-ci et je crois que cela sera très utile aux membres du Comité.

**Le président:** Oui. Nous ferons circuler l'information auprès des membres, ce qui les amènera peut-être... .

**M. Laroche:** La moitié de trois milliards de dollars, ça fait beaucoup d'argent.

**Le président:** Oui.

**M. Benjamin:** Je croyais que c'était que 60 p. 100 et 40 p. 100.

**M. Morency:** À la fin de 1988, le fonds de pension du CN, d'après les rapports actuariels qui ont été déposés auprès du Surintendant des institutions financières, se montait à 5,9 milliards de dollars. Soixante p. 100 de cette somme, cela fait 3,6 milliards de dollars.

**M. Benjamin:** Cela fait donc 2,3 milliards de dollars pour les employés en activité.

**M. Morency:** Oui. Et ce partage sera ajusté chaque année en fonction du nombre de ses employés, etc.

Pour ce qui est maintenant des gains actuariels, nous avons fait le calcul pour 1988. La convention a été négociée en 1989, mais nous avons fait le calcul pour 1988, pour donner aux gens une idée de ce que cela représentait. Si ce que nous avons négocié en 1989 avait été appliqué en 1988, nous aurions mis de côté 130 millions de dollars pour l'indexation. Ça n'est donc pas peu, c'est même beaucoup. Tout dépend donc du résultat comptable. Celle-ci variera d'une année sur l'autre. Nous avons négocié cela avec les syndicats, et si l'on avait appliqué cette convention de 1989 à 1988, nous aurions mis de côté 130 millions de dollars.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** So they did not get it for 1988?

**Mr. Morency:** No, they negotiated in 1989. So it is effective January 1, 1989.

**Mr. Benjamin:** So you will be sending them out their 3%.

**Mr. Morency:** They did get some indexation in 1988 and 1989, as a result of CN's commitment to do it back in 1986. If you remember, as a result of the parliamentary committee, they committed to indexation for four years: 1987, 1988, 1989, and 1990. So there was already a commitment to do it. What the unions were negotiating was something over and above that after 1990, but 1989 was already a done thing.

**Mr. Benjamin:** So they have already had their 3% for each of those four years?

**Mr. Morency:** What was agreed back in 1987, Mr. Benjamin, was not 3%. It was a different thing then.

**Mr. Benjamin:** All right. What did you get them for 1987, 1988, and 1989? How much did they get by way of an index?

**Mr. Laroche:** There was a formula varying—you can correct me, Bernard, if I am wrong—between \$13.50 a month to \$21.50 or \$22.50 a month. So there was a minimum of \$13, if you wish, up to \$22, depending on the pension of the individual.

**Mr. Benjamin:** That same amount applied for each year?

**Mr. Laroche:** For each year, yes.

**Mr. Benjamin:** Did you start in 1986 or 1987?

**Mr. Laroche:** 1986.

**Mr. Benjamin:** All right. So 1986, 1987, 1989—

**Mr. Laroche:** And 1990.

**Mr. Benjamin:** —and for this year—

**Mr. Laroche:** Yes.

• 1010

**Mr. Benjamin:** —the total of the five years. Each year they are going to get anywhere from \$13 to \$22. Do the people with the lowest pensions get the \$22?

**Mr. Laroche:** No, they get the \$13.

**Mr. Benjamin:** That figures. You see, one of the objectives we have had for years is to try to decrease the spread. The person who is now 85 or 90 years old and getting \$240 a month sure as hell needs the \$22 more than the one who is getting a \$1,200 pension.

**Mr. Laroche:** Again, this formula was negotiated with the pensioners' association at the pension board. So this was agreed to by the three groups: the unions, the pensioners, and the company.

**Mr. Benjamin:** Well, okay. If they are happy with it. . .

[Traduction]

**M. Benjamin:** Qui n'ont pas été répartis, en 1988?

**M. Morency:** Non, puisque la convention date de 1989. Elle prend effet le 1<sup>er</sup> janvier 1989.

**M. Benjamin:** Vous allez donc leur faire parvenir leur 3 p. 100.

**M. Morency:** Les années 88 et 89 ont déjà fait l'objet d'une indexation, en raison de ce à quoi le CN s'était engagé en 1986. Vous vous souviendrez peut-être, suite aux délibérations du comité parlementaire, les années 87, 88, 89 et 90, ont déjà bénéficié d'une indexation. Le CN s'y était engagé. Les syndicats ont cette fois-ci négocié quelque chose qui vient s'y ajouter, après 1990, mais pour 1989 c'était déjà chose faite.

**M. Benjamin:** Ils ont déjà touché leur 3 p. 100 pour chacune des quatre années?

**M. Morency:** Ce que l'on avait accordé, en 1987, monsieur Benjamin, n'était pas 3 p. 100.

**M. Benjamin:** Très bien. Combien cela représentait-il alors pour 1987, 1988 et 1989? À combien correspondait cette indexation?

**M. Laroche:** Cela variait—rectifiez si je me trompe, Bernard—entre 13,50\$ par mois, et 21,50\$ ou 22,50\$. Le minimum était donc de 13\$, si vous voulez, et le maximum de 22\$. Cela variait en fonction de la pension de chacun.

**M. Benjamin:** Et c'était la même chose chaque année?

**M. Laroche:** Oui.

**M. Benjamin:** Aviez-vous commencé en 1986 ou en 1987?

**M. Laroche:** En 1986.

**M. Benjamin:** Très bien. 1986, 1987, 1989. . .

**M. Laroche:** Et 1990.

**M. Benjamin:** . . . cette année aussi. . .

**M. Laroche:** Oui.

**M. Benjamin:** . . . pendant ces cinq ans. Chaque année, ils recevront entre 13\$ et 22\$. Est-ce que ce sont ceux qui reçoivent la plus petite pension qui touchent les 22\$?

**M. Laroche:** Non, ils touchent les 13\$.

**M. Benjamin:** C'est logique. Voyez-vous, l'un des objectifs que nous poursuivons depuis des années, c'est d'essayer de réduire cette différence. Celui qui a maintenant 85 ou 90 ans et qui reçoit 240\$ par mois a diablement plus besoin des 22\$ que celui qui a une pension de 1,200\$ dollars.

**M. Laroche:** Encore une fois, cette formule a été négociée avec l'Association des retraités à la Commission des pensions. Les trois groupes sont donc d'accord: c'est-à-dire les syndicats, les retraités et la compagnie.

**M. Benjamin:** Bon, ça va. S'ils sont heureux. . .



[Text]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I am going to be short, but I am going to ramble a bit. I remember very clearly the study we did in the subcommittee on pensions, and I still wake up at night with nightmares about whether they are funded or unfunded liabilities. As I said, I will ramble shortly for two minutes, and then I will let Mr. Laroche and his colleague respond accordingly.

The question that was raised, of course, across Canada in the subcommittee was what was funded and what was unfunded liability on the part of CN. The thrust of my questioning will be what concerns survivor benefits—former pensioners, not current pensioners. As Mr. Benjamin remarked, for someone 75 or 80 years of age, \$9 a month I do not happen to think is a great amount of money, if you have two or three or five years left, to spend on CN pensions or whatever.

In terms of the sale of assets that CN has experienced in the past year or two years, sales of hotels and real estate property and what not, do former pensioners who have worked 25, 30, 35, 40, 45 years have an investment in that so that part of those assets that were sold—I believe the gentleman mentioned \$5.9 billion—would go back to put more money in the kitty for former pensioners?

**Mr. Benjamin:** Do not bet on it.

**Mr. Gray:** In terms of lay-offs that are happening—and God forbid that I would ever insult the government and the wise economic policies we have taken—in terms of golden handshakes, Mr. Laroche, when you have an early retiree and he is given a golden handshake, a guaranteed pension or what not, does that dip more deeply into your current retirees' pension funds that are available? Does that go against the former pensioners—and again I refer to the 70-year-olds and those older in it?

In the subcommittee, if I remember correctly, some 37 or 47 recommendations were made. As you mentioned yourself, Mr. Laroche, in terms of communications it is very important again. . . The name of Mr. Hostland was brought up before the committee, and I remember in Vancouver talking to Mr. White, I believe, and other gentlemen who were very concerned about the former pensioners.

You mentioned negotiations and unions: they can negotiate with you people very aptly what they want, whether it is an increase in salary or whether it is an increase in their pension benefits after they retire or get laid off with handshakes. But the former people did not have that luxury, and I would hope, sir, that in what you are doing, with the recommendations we made. . . On survivor benefits, you say from 50% to 60%, \$129 million or \$130 million more; but I would suggest to you that in the survivor benefits those people merit and deserve 60%.

[Translation]

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Ma question sera courte, mais le préambule risque d'être un peu étiré. Je me rappelle très clairement l'étude que nous avons faite au sous-comité sur les pensions de retraite et je me réveille encore la nuit avec des cauchemars en me demandant s'il s'agit de déficit réel ou actuariel. Comme je l'ai dit, je vais m'étirer pendant deux minutes et ensuite je laisserai le soin à M. Laroche et à son collègue de répondre.

La question soulevée, évidemment, partout au Canada devant le sous-comité était de savoir quelle part du déficit était réel et quelle part était actuariel pour le CN. Le fond de mes questions portera sur les pensions de reversion, c'est-à-dire celles versées aux anciens prestataires, pas aux prestataires actuels. Comme l'a signalé M. Benjamin, pour quelqu'un qui a 75 ou 80 ans aujourd'hui, 9\$ par mois ce n'est pas beaucoup, à mon avis, s'il vous reste deux, trois ou cinq ans à vivre et ce n'est pas ça qui va coûter très cher à la caisse de retraite du CN ou de qui que ce soit.

Pour ce qui est des actifs vendus par le CN depuis un an ou deux, vente d'hôtels, de terrains et autres biens, les retraités qui ont travaillé 25, 30, 35, 40 et 45 ans n'ont-ils pas participé à ces investissements, ce qui signifie que lorsque ces actifs ont été vendus, je crois qu'il a été question de quelque 5,9 milliards de dollars, n'a-t-on pas versé une part des montants ainsi obtenus à la caisse de retraite des anciens retraités?

**M. Benjamin:** N'y comptez surtout pas.

**M. Gray:** Pour ce qui est des mises à pied . . . et à Dieu ne plaise que j'insulte le gouvernement et les sages décisions économiques qu'il a prises . . . mais pour ce qui est des primes de départ, monsieur Laroche, quand vous avez quelqu'un qui prend une retraite anticipée et qu'on lui verse d'énormes primes de départ, une pension garantie et tout le reste, cela ne grève-t-il pas un peu plus la caisse des retraités actuels? Cela ne joue-t-il pas contre les anciens retraités et, encore une fois, il s'agit de ceux qui ont 70 ans ou plus?

Si ma mémoire est bonne, le sous-comité a fait quelque 37 ou 47 recommandations. Comme vous l'avez dit vous-même, monsieur Laroche, au niveau des communications, c'est encore une fois très important . . . le nom de M. Hostland a été porté à l'attention du comité et je me souviens, à Vancouver, d'avoir parlé à M. White, me semble-t-il, et à d'autres qui s'inquiétaient beaucoup des anciens retraités.

Vous avez parlé de négociations et de syndicats: ils se débrouillent assez bien pour négocier ce qu'ils veulent avec vous, qu'il s'agisse d'une augmentation de salaire ou d'une augmentation de leurs prestations de retraite lorsqu'ils auront pris leur retraite ou se feront mettre à pied avec une grosse prime de départ. Mais pour les anciens qui n'ont pas eu ce luxe, j'ose espérer, monsieur, que dans tout ce que vous faites, avec toutes ces recommandations que nous avons faites . . . Pour ce qui est des prestations versées aux survivants, vous dites de 50 p. 100 à 60 p. 100, soit 129 millions ou 130 millions de dollars de plus; cependant, à mon avis, pour ce qui est des

[Texte]

**Mr. Laroche:** A number of questions are being asked by Mr. Gray, so I will try to answer them all.

With regard to the sales of CN divisions, first I must say that the fund is a trust fund, so it operates completely distinctly from the company operations. So there is no direct link between what happened there and the CN pension trust fund. The only thing I can say is that people who were working, whether it is for hotels or for other divisions of CN, who were in the CN '59 plan have been retained in the '59 plan. So they are fully protected.

• 1015

Since 1986, since the subcommittee issued its report, the CN pension plan was amended a number of times. We estimate that the cost of the improvements that were made since then total \$615 million. That is an increase in the pension trust liability of \$615 million. So, Mr. Gray, what I am telling you is that, yes, we have done a lot of things for our pensioners, whoever they were, since then.

With regard to golden handshakes, these have nothing to do with the pension trust fund. It is a company operation and it comes from the operating funds of the company.

Finally with regard to survivor benefits, the cost of improving them from 50% to 60%, you are right, would have cost us \$129 million. Taking into account that we have already spent \$615 million, we thought we could not afford that. Also, since the report of the parliamentary committee, new legislation has been enacted by Parliament, the PBS '85, and there again

ils ne forcent pas les employeurs à accorder des prestations de 60 p. 100 aux survivants.

In fact, I think we have shown that very few private employers have survivor benefits for their pensioners. We are among a minority of companies who do, and ours is 50%. Some people would like it to be 60%, but giving indexation for us was more important.

So we have taken into account pensioners' concerns with regard to the improvement of their pensions, because when we sit with the unions it is two parties. If we had absolutely refused to take into account the concerns of pensioners, I do not know, as this gentleman said, that the unions would have gone on strike to protect the pensioners. So I think behind this is a serious willingness on the part of CN to protect the pensioner.

[Traduction]

prestations aux survivants, ces gens-là méritent vraiment 60 p. 100.

**M. Laroche:** M. Gray a soulevé un certain nombre de questions et j'essaierai de répondre à toutes.

Pour ce qui est de la vente de certaines divisions du CN, je dois dire tout d'abord que le fonds de pension est un fonds en fidéicommiss et qu'il est tout à fait indépendant, du fonctionnement du reste de la compagnie. Il n'existe donc aucun lien direct entre ce qui s'est passé à ce niveau et le fonds de retraite en fidéicommiss du CN. Tout ce que je peux dire, c'est que les gens qui travaillaient soit dans les hôtels soit dans les autres divisions du CN et qui participaient au régime CN 59, y participent toujours. Ils sont donc pleinement protégés.

Depuis 1986, depuis que le sous-comité a publié son rapport, le régime de retraite du CN a été modifié un certain nombre de fois. Nous croyons que les améliorations qui ont été apportées depuis lors au régime ont coûté 615 millions de dollars en tout. C'est une augmentation du passif du régime de retraite de quelque 615 millions de dollars. Donc, Monsieur Gray, ce que je vous dis, c'est que, oui, nous avons fait beaucoup de choses pour nos retraités, quels qu'ils soient, depuis lors.

Pour ce qui est des primes de départ, celles-ci n'ont rien à voir avec le fonds de retraite en fidéicommiss. Il s'agit de frais engagés par la compagnie qui sont tirés du compte d'exploitation de la compagnie.

Enfin, pour ce qui est des prestations versées aux survivants, les améliorer en les faisant passer de 50 p. 100 à 60 p. 100, vous avez raison, nous aurait coûté 129 millions de dollars. Puisque nous avons déjà dépensé 615 millions de dollars, nous avons cru que nous n'avions pas les moyens de le faire. Il faudrait ajouter que depuis la parution du rapport du comité parlementaire, le Parlement a adopté une nouvelle loi, la LNPP 85 et là encore

they did not force employers to grant 60% benefits to survivors.

En réalité, je crois que nous avons montré que des pensions de reversion sont offertes par très peu d'employeurs du secteur privé. Nous faisons partie d'une minorité de compagnies qui le font et nous offrons 50 p. 100. Certains préféreraient 60 p. 100, mais l'indexation, pour nous, était plus importante.

Nous avons donc tenu compte des inquiétudes des retraités concernant les améliorations à leur pension parce que nous siégeons avec les syndicats et que nous sommes deux parties à la table. Si nous avions refusé absolument de tenir compte des préoccupations des retraités, je ne sais pas, comme le disait monsieur, si les syndicats auraient fait la grève pour protéger les retraités. Je crois donc pouvoir sérieusement dire que le CN cherche à protéger ses retraités.



[Text]

**Mr. Dionne:** You would have had a lot rougher ride here today too.

**Mr. Gray:** Perhaps, Mr. Chairman, Mr. Laroche would care to comment on what we went through in the committee, what his understanding is of what we had proposed for the funded and unfunded liability in the pension plan.

**Mr. Laroche:** Would you please explain your question?

**Mr. Gray:** The question of the difference, if I recall correctly, with CN when we met with the pensioners across Canada of what was funded and what was unfunded liability, what the pensioners would put in and what you people has supposedly put in or had owed to the plan. As you remember, the pensioners had said that if CN had put their fair share into the plan, then, as Mr. Benjamin mentioned, the \$240 a month pensioner would be a lot better off today, if their argument holds true. I would like you to comment on that.

**Mr. Laroche:** Again, I am referring to some information that we gave to the parliamentary committee during their hearings. The contributions of CN over the past 20 years have almost doubled that of employees to the pension trust fund. So from that point of view I think it can be said that we have done our fair share. With regard to the unfunded liability, at the time we were in front of you people the unfunded liability was about \$1.2 billion. It is now, as of the end of 1988, \$832 million. But as I mentioned, the reason it is still so high is we have increased our liability by \$615 million to improve benefits of pensioners and current employees.

• 1020

**Mr. Morency:** I think this is a very key point. People say the reason there is an unfunded liability in the plan is due to all the things done back in the 1960s. Look at the facts. As of the end of 1988, the unfunded liability of the plan is \$832 million.

The changes we made since CN last came here in 1985 account for \$615 million out of the \$832 million. In other words, if the plan had not been amended in the last four years, the unfunded would be down to around \$200 million. So for somebody to say that the reason we have this is due to things back in the 1960s is unfortunate. As the parliamentary subcommittee concluded wrongly, there is an unfunded liability because the plan keeps on being improved.

**The Chairman:** I am glad you opened that up, Mr. Gray. I am also very glad of the answer about the golden handshakes. That does not depreciate the pension fund; it comes out of the operating expenses of the corporation.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, could I have those figures again?

[Translation]

**M. Dionne:** Vous ne vous en seriez pas tiré à si bon compte ici aujourd'hui, aussi.

**M. Gray:** Monsieur le président, peut-être M. Laroche pourrait-il nous dire quelques mots à propos de ce que nous avons décidé en comité, de ce que nous avons proposé au niveau des déficits réel et actuariel du régime de pension.

**M. Laroche:** Pourriez-vous expliquer votre question?

**M. Gray:** Si ma mémoire est bonne, quand nous avons rencontré les retraités partout au Canada, il s'agissait de savoir quel était le déficit réel et quel était le déficit actuariel, ce que les retraités y verseraient et ce que vous étiez censés y avoir versé ou ce que vous deviez à la caisse. Comme vous le savez, les retraités ont dit que si le CN avait versé la part qui lui revenait, alors, comme l'a dit M. Benjamin, le retraité recevant 240 dollars par mois s'en trouverait beaucoup mieux aujourd'hui, si ce qu'ils disent est vrai. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Laroche:** Encore une fois, il s'agit de renseignements que nous avons donnés au comité parlementaire pendant les audiences. Les cotisations du CN au régime de retraite pendant les vingt dernières années représentent presque le double de celles versées par les employés. Donc, de ce point de vue, je crois que nous pouvons dire que nous avons fait notre part. Pour ce qui est du passif actuariel, lorsque nous avons témoigné lors de vos audiences, il était d'environ 1,2 milliard de dollars. A la fin de 1988 il s'élevait à 832 millions de dollars. Cependant, comme je l'ai dit, la raison pour laquelle il est encore si élevé, c'est que nous avons augmenté notre passif de 615 millions de dollars pour améliorer les prestations aux retraités et aux employés actuels.

**M. Morency:** Je crois que c'est la clé de l'affaire. Les gens disent que le régime accuse un déficit actuariel à cause de ce qui a été fait pendant les années 1960. Regardez bien les faits. À la fin de 1988, le déficit actuariel du plan était de 832 millions de dollars.

Les changements apportés depuis la dernière comparution du CN en 1985 représentent 615 de ces 832 millions de dollars. En d'autres termes, si aucune modification n'avait été apportée au régime pendant les quatre dernières années, le passif actuariel serait d'environ 200 millions de dollars. Il est donc malheureux d'affirmer que la raison du déficit remonte aux années 1960. Comme l'a conclu à tort le sous-comité parlementaire, le déficit actuariel existe parce qu'on ne cesse d'améliorer le régime de retraite.

**Le président:** Je suis heureux que vous en ayez parlé, monsieur Gray. Je suis aussi content d'entendre la réponse concernant les primes de départ. Cela ne déprécie en rien le fonds de pension; les fonds proviennent des frais d'exploitation de la société.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, pourrait-on me répéter ces chiffres?

[Texte]

**Mr. Morentcy:** As of December 1988, it was \$832 million.

**Mr. Benjamin:** What was it in December 1986?

**Mr. Laroche:** At the end of 1986 it was \$1.275 billion.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur Laroche, vous avez dit tout à l'heure que, selon votre évaluation, près de 98 p. 100 des pensionnés sont satisfaits de vos propositions. Qu'est-ce qui vous permet d'avancer un tel chiffre?

**M. Laroche:** Il y a deux choses. Tout d'abord, les retraités demandent une indexation garantie depuis plusieurs années, et ils l'ont maintenant.

Deuxièmement, depuis que nous avons terminé les négociations avec le syndicat, en 1989, nous avons eu l'occasion de nous asseoir avec des groupes de retraités et de leur expliquer cette formule, qui est quand même assez compliquée. Évidemment, quand nous le faisons, nous avons l'avantage d'avoir des tableaux que nous n'avons pas ici et qui nous rendent la tâche plus facile. Chaque fois que nous avons pu nous asseoir avec les retraités et leur expliquer ce que nous avons fait, ils ont exprimé de la satisfaction.

Évidemment, je ne vous cache pas qu'ils essaient d'en obtenir davantage.

**M. Pronovost:** Vous avez dit qu'au printemps, vous aurez un nouveau plan de communication relativement à cela. De quelle façon entendez-vous mettre en oeuvre ce plan de communication?

**M. Laroche:** Selon le plan que nous avons présentement, nous pensons nous servir de retraités pour communiquer cette entente. Nous aurions probablement deux ou trois retraités par région du CN. Nous les formerions; nous leur expliquerions cette formule ainsi que les diverses questions qui pourraient leur être posées. Par la suite, ils iraient dans leurs régions respectives pour rencontrer les associations de retraités. Il y a des associations de retraités dans tout le pays, et ils leur expliqueraient ce qui vient d'être négocié.

**M. Pronovost:** Le Comité avait recommandé de nommer cinq fiduciaires indépendants et différents. Vous avez retenu une partie de cette recommandation. Pourquoi ne l'avez-vous pas retenue intégralement?

**M. Laroche:** Comme nous l'avons mentionné, la valeur marchande de notre fonds est d'un peu moins de 7 milliards de dollars. Il faut vraiment donner toutes les garanties possibles d'expertise et de compétence dans la gestion de ce portefeuille. C'est pour cela que nous avons décidé de nous adresser à des gens qui ont la réputation de bien gérer des plans de pension et qui peuvent nous faire profiter de leur compétence et de leur expérience.

**Mr. Schneider (Regina—Wascana):** I see the term in the paper our staff have prepared for us dealing with unfunded actuarial liability to be somewhere in the order of about 20% of the plan plus or minus. This is probably on the short side of the 20%.

[Traduction]

**M. Morentcy:** En décembre 1988, il était de 832 millions de dollars.

**M. Benjamin:** En décembre 1986, c'était combien?

**M. Laroche:** À la fin de 1986, il était de 1,275 milliard de dollars.

**Mr. Denis Pronovost (St. Maurice):** Mr. Laroche, you said before that according to your evaluation, close to 98% of all pensioners were satisfied with your proposals. What is your basis for that figure?

**Mr. Laroche:** Two things. First of all, pensioners have been asking for guaranteed indexation for many years and they now have it.

Second, since we ended negotiations with the union in 1989, we have had the opportunity to sit down with pensioners' groups and explain the formula which is rather complicated. Of course, when we do this, we do have the advantages of having charts that we do not have here and that make the job easier. Whenever we have sat down with the pensioners and explained what was done, they have expressed satisfaction.

Of course, I will not try to hide the fact that they are trying to get more.

**Mr. Pronovost:** You said that in the spring you would have a new communications plan on that. How do you intend going about setting up this communications plan?

**Mr. Laroche:** If we go by our present plan, we were thinking of using the pensioners themselves to explain the agreement. We would probably have two or three pensioners per CN region. We would train them; we would explain the formula as well as the different questions they might expect. After that, they would go out in their respective regions to meet with pensioners' associations. There are pensioners' associations all across the country and they could explain what has just been negotiated.

**Mr. Pronovost:** The committee had recommended the appointment of five independent and different trustees. You implemented part of that recommendation. Why did you not implement it all?

**Mr. Laroche:** As we mentioned, the market value of our fund is a bit under 7 billion dollars. We really have to give all possible guarantees concerning the expertise and competence of the management of this portfolio. That is why we decided to get people who have a good reputation for managing pension plans and who can give us the benefit of their competence and experience.

**M. Schneider (Regina—Wascana):** Dans le document que nous a préparé notre personnel, il est dit que le passif actuariel représente environ 20 p. 100 du régime. Peut-être un tout petit peu moins que 20 p. 100.



[Text]

I have had some experience sitting on an employee-management pension scheme. We attempted to get an actuarial evaluation of the pension plan from time to time. We have found that depending on who you hire to do this service for you the results can vary considerably.

• 1025

How comfortable are you with this apparent 20% unfunded liability? Or are we just going to rely on legislation and assume CN will pick it up?

**Mr. Laroche:** There is both a technical and a management answer to that one. I will provide the management answer.

**The Chairman:** You are very frank.

**Mr. Laroche:** What you have to realize is that the fact that there is an unfunded liability in the CN pension trust fund has the main effect of putting more money in the pension plan. So as a manager... CN in its role as trustee I think is taking the safe course by using a conservative approach; and that is what we are doing.

**Mr. Schneider:** I did not want to raise the difference between a conservative actuarial evaluation and a liberal one, but you are calling that a conservative one. That frightens me even more, because we are always so careful.

It could vary quite a bit. But what I see is an increased amount of liability on government to maintain control of inflation more than ever, particularly when you are talking about a pension plan that is of that order of magnitude.

Another question I have is about the appointment of the pension fund manager. What process are you going through for that?

**Mr. Laroche:** I will have to be very careful in answering that question, because we are in the middle of a competitive bid process.

**Mr. Schneider:** That answers my question.

**The Chairman:** Do not go any further. It is a competitive tender or contract.

**Mr. Schneider:** I have a couple more questions I think experience itself will answer, Mr. Chairman, so I will take no further time.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** I want to pursue the golden handshake thing. I am not quite clear about it in my mind. I know you said it does not deplete the company pension plan, but I think you were talking about the perks you get on a golden handshake. What about after that? Does it deplete the pension plan after that? For example, if you are giving someone a golden handshake, they are obviously leaving before their required time to leave.

[Translation]

J'ai déjà fait partie d'un comité qui s'occupait d'un régime de retraite employeur-employés. Nous essayions d'obtenir une évaluation actuarielle du régime de retraite de temps à autre. Nous avons constaté que les résultats varient considérablement selon la personne à qui on confie ce service.

Comment vous sentez-vous avec cette dette apparemment non provisionnée de 20 p. 100? Est-ce qu'il va falloir recourir à la législation en presumant que le CN va l'assumer?

**M. Laroche:** On peut répondre à cette question d'un point de vue technique et d'un point de vue gestionnel. Je m'en tiendrai au second.

**Le président:** Merci de votre franchise.

**M. Laroche:** Ce qu'il faut savoir, c'est que cette dette non provisionnée dans le fonds de fiducie des pensions du CN a principalement pour effet d'accroître le montant du régime des pensions. Donc, en tant que gestionnaire... le CN, en tant que fiduciaire, a eu raison d'opter pour la prudence; nous nous en tenons à cette attitude.

**M. Schneider:** Je ne veux pas parler de la différence entre une évaluation actuarielle prudente et une évaluation actuarielle optimiste, mais vous qualifiez la vôtre de prudente. Cela me semble encore plus inquiétant, car nous sommes toujours très prudents.

Il peut y avoir des écarts considérables. Je constate que le gouvernement a davantage à faire pour conserver la maîtrise de l'inflation, en particulier dans le cas d'un régime de pension de cette importance.

Je voudrais poser une autre question concernant le choix du gestionnaire du fonds de pension. Quelle procédure envisagez-vous?

**M. Laroche:** Je vais devoir vous donner une réponse très circonspecte, car nous sommes en plein processus d'appel de candidatures.

**M. Schneider:** Cela répond à ma question.

**Le président:** N'allez pas plus loin. Il s'agit d'un appel de candidatures ou d'un contrat.

**M. Schneider:** J'aurais eu quelques autres questions à poser, mais je pense que le temps y apportera des réponses, monsieur le président, et je vais donc céder la parole à quelqu'un d'autre.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Je voudrais revenir sur la question des grosses primes de départ, qui est encore un peu confuse dans mon esprit. Vous dites que cette formule n'épuise pas le régime de pension de la compagnie, mais vous faisiez référence, je pense, aux retombées de ces grosses primes de départ. Que se passe-t-il ensuite? Est-ce que ces primes épuisent ultérieurement le fonds de pension? Par exemple, les grosses primes de départ sont naturellement accordées à des employés qui partent avant l'échéance normale.

[Texte]

**Mr. Laroche:** Yes.

**Mr. Chadwick:** If that is the case, does that deplete the pension fund?

**Mr. Laroche:** It increases the liability of the pension fund, and that is part of the benefits. CN, for example, has had a rule in its pension plan that employees could retire as early as age 55. We have had that for maybe 20 years. At first there was some reduction if you were going to retire before age 60. In the 1986 round of negotiations the union insisted this reduction be taken off.

**Mr. Chadwick:** So I am to assume from what you said that it does deplete the pension plan.

**Mr. Laroche:** No, it increases the liability.

**Mr. Chadwick:** All right. Can you describe to me, because in your presentation I got a little confused, what an applicable survivor is in your plan?

**Mr. Morency:** In essence it is a spouse. A survivor is a spouse.

**Mr. Benjamin:** Married or not.

**Mr. Morency:** Married or not, because we follow the definition of the Pension Benefits Standards Act, which was enacted by this government. So the definition of a spouse in the CN pension plan is the one prescribed by the Pension Benefits Standards Act. It includes all married spouses up to the date of retirement. So if you marry one day before you retire, that spouse is entitled to a survivor benefit. And it includes common-law spouses as defined in the act.

**Mr. Chadwick:** You have a pensioners board you meet with, but you also said, Mr. Laroche, the only certified agent is the union. Do you meet with the pension board? What for?

**Mr. Laroche:** The role of the pension board is to supervise the administration of the pension plan to make sure benefits given to members are done in accordance with the rules of the plan. That is the main role of the pension board. We have a monthly meeting with them.

**Mr. Chadwick:** They are basically observers.

**Mr. Laroche:** To ensure that the rules of the plan are applied. For example, if there were a mistake or whatever they could spot it.

• 1030

**The Chairman:** I see that Mr. Nault, Mr. Benjamin, and Mr. Gray all want a short question. Let us just see what happens and how short they are.

**Mr. Nault:** The only question I have with the time we have—there are probably a lot more, and hopefully we

[Traduction]

**M. Laroche:** Oui.

**M. Chadwick:** Dans ce cas, est-ce que cela n'épuise pas le fonds de pension?

**M. Laroche:** Ces indemnités augmentent le passif du fonds de pension, et c'est l'un des avantages de la formule. Selon la règle en vigueur au CN, les employés pouvaient faire valoir leurs droits à la retraite dès 55 ans. Cette règle a été en vigueur pendant une vingtaine d'années. Au départ, le montant de la retraite était légèrement diminué pour ceux qui voulaient partir avant 60 ans. Lors des négociations de 1986, le syndicat a exigé la suppression de cette diminution.

**M. Chadwick:** Je dois donc en conclure que cette formule n'épuise pas le fonds de pension.

**M. Laroche:** Non, elle en augmente le passif.

**M. Chadwick:** C'est parfait. Pouvez-vous me dire à qui s'applique la rente de survie dans votre régime? Je ne l'ai pas très bien comprise d'après votre exposé.

**M. Morency:** C'est essentiellement le conjoint. C'est lui qui en bénéficie.

**M. Benjamin:** Que le couple ait été marié ou non.

**M. Morency:** En effet, car nous nous conformons à la définition de la Loi sur les normes des prestations de pension adoptée par ce gouvernement. La définition du conjoint dans le régime de pension du CN est celle que donne la Loi sur les normes des prestations de pension. Elle englobe tous les conjoints mariés jusqu'à la date du départ en retraite. Par conséquent, si l'employé se marie la veille de son départ en retraite, son conjoint a droit à la prestation du conjoint survivant. Ces dispositions s'appliquent également aux conjoints de fait selon la définition qu'en donne la loi.

**M. Chadwick:** Vous rencontrez donc un conseil de retraités mais vous avez également dit, monsieur Laroche, que le seul agent accrédité était le syndicat. Est-ce que vous rencontrez la commission des pensions, et à quelles fins?

**M. Laroche:** La commission des pensions a pour rôle de surveiller l'administration du régime des pensions et de s'assurer que les prestations accordées aux bénéficiaires soient conformes aux règles du régime. C'est là son rôle principal. Nous la rencontrons chaque mois.

**M. Chadwick:** Elle est formée essentiellement d'observateurs.

**M. Laroche:** Elle veille à ce que les règles du régime soient respectées. Par exemple, elle peut repérer toute erreur qui aurait pu se produire.

**Le président:** Je vois que M. Nault, M. Benjamin et M. Gray ont de courtes questions à poser. Voyons donc si ces questions sont vraiment courtes.

**M. Nault:** Compte tenu du temps qu'il nous reste, je ne poserai plus qu'une seule question; j'en aurais sans doute



*[Text]*

will have these gentlemen back some other day... The 60% survivor benefit is on a voluntary basis, and CN has indicated that the estimated \$129 million is above and beyond their abilities. What is the percentage that would be needed by the present-day CN employees to afford the \$129 million?

**Mr. Laroche:** I think your question will allow me to bring a little clarification. When we are talking about the cost of the survivor benefits being \$129 million, I think it is for pensioners before January 1, 1987, or something. For current employees since then, when they do retire they have the option of choosing between 50% or 60% survivor benefits.

**Mr. Nault:** With a reduction in their pension.

**Mr. Laroche:** Yes, and then with a reduction. The way it works is that if they want to go for a 50% reduction they have to have the signature of their spouse.

**Mr. Nault:** I understand that, but my question still remains: in order to put that money into the pension plan, which will allow people from day one... Like starting today if I were to negotiate on their behalf, how much of a percentage would the employees have to take off their cheques to put that into the fund, which is what present-day employees are looking at? Is it 2%, 3%?

**Mr. Laroche:** Actually, obviously it would have to be negotiated. And as you know, you have been on the other side, you would try to have the company pay for the \$129 million in total. We would try just the opposite, and I do not know what would happen.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Nault.

**Mr. Nault:** He never did answer my question.

**The Chairman:** Okay, Mr. Benjamin and then Mr. Gray—just to clarify what has gone on before, because the CN will be back before us in some form or another this year, and we all know that.

**Mr. Benjamin:** I want to be clear on some answers and I have one other question. But just to clarify, from 1986 to 1990 inclusive, they are getting anywhere from \$13 to \$22 a month increase.

**Mr. Laroche:** Yes.

**Mr. Benjamin:** When does the 3% indexation with a minimum of \$9 a month start?

**Mr. Laroche:** January 1, 1991.

**Mr. Benjamin:** Okay, 1991, fine.

I have another question. Of course you are not here on behalf of the pension board, you are here on behalf of Canadian National. As a member of the board of directors, an officer of Canadian National, have there been any occasions when the Canadian National board of directors refused to accept a recommendation or a request of the pension board? Have you ever turned them down

*[Translation]*

bien d'autres à poser, mais on peut espérer que nos témoins viendront un autre jour... Les prestations de 60 p. 100 au conjoint survivant sont facultatives et le CN a dit que les 129 millions de dollars qu'elles représenteraient dépassent ses moyens. De quelle proportion devraient être les prestations pour que ses engagements puissent être honorés?

**M. Laroche:** Votre question va me permettre d'apporter une précision. Lorsque nous parlons d'un coût de 129 millions pour les prestations au conjoint survivant, je pense que cela concerne les personnes parties en retraite avant le 1<sup>er</sup> janvier 1987. Pour les personnes à l'emploi du CN depuis cette date, lorsqu'elles partent en retraite, elles ont le choix entre des prestations au conjoint survivant de 50 p. 100 ou de 60 p. 100.

**M. Nault:** Avec une réduction de leur pension.

**M. Laroche:** Oui, avec une réduction. Dans la pratique, ceux qui optent pour une réduction de 50 p. 100 doivent obtenir la signature de leur conjoint.

**M. Nault:** Je comprends, mais ma question reste la même. Pour verser ce montant dans le régime de pension, ce qui permettrait aux gens, dès le premier jour... Si je devais négocier aujourd'hui en leur nom, combien d'argent faudrait-il prélever sur les chèques des employés de façon à approvisionner le fonds? 2 p. 100, 3 p. 100?

**M. Laroche:** En fait, il faudrait négocier ce montant. Vous avez déjà été du côté syndical, et vous savez que les syndicats essaieraient sans doute d'obliger la compagnie à assumer intégralement ces 129 millions de dollars. Nous essaierions de faire le contraire, et je ne sais pas ce qui pourrait se passer.

**Le président:** Merci, monsieur Nault.

**M. Nault:** Il n'a toujours pas répondu à ma question.

**Le président:** Nous allons passer à M. Benjamin et M. Gray, pour certaines précisions sur ce qui a déjà été dit, car comme vous le savez tous, nous devons recevoir d'autres représentants du CN d'ici la fin de l'année.

**M. Benjamin:** Je voudrais des précisions sur certaines réponses, et j'ai une autre question à poser. De 1986 à 1990 inclusivement, les employés ont obtenu une augmentation mensuelle de l'ordre de 13 à 22\$.

**M. Laroche:** Oui.

**M. Benjamin:** À partir de quand commence l'indexation à 3. 100 avec un minimum de 9\$ par mois?

**M. Laroche:** À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991.

**M. Benjamin:** Parfait.

J'ai une autre question à poser. Vous ne représentez pas la commission des pensions, mais les chemins de fer nationaux. En tant que membre du Conseil d'administration et agent du CN, avez-vous eu connaissance de cas où le Conseil d'administration du CN aurait refusé une recommandation ou une demande de la commission des pensions? Avez-vous rejeté des demandes

[Texte]

on any requests or proposal, or is it all sweetness and light between the two bodies?

**Mr. Laroche:** No, it is not necessarily sweet and everything, but I am trying to recall if they ever did. I do not think so.

**The Chairman:** You could ponder that and you can ask that question another time when other officials come. Now we will go to Mr. Gray.

**Mr. Gray:** A point of clarification: apart from the golden handshake, an early retiree at 55 to 65 puts an additional burden on the pension plan.

**Mr. Laroche:** Yes.

**Mr. Gray:** By 10 years per person.

**Mr. Morency:** Let us be careful. Any CN employee who meets the rule of age 55 and has the length of service can retire. So if the employee does indeed retire he starts receiving a pension. What happens in those lay-offs is there is nothing special that is done as far as the pension plan is concerned. That employee has the right to draw a pension, and because he leaves service he starts drawing the pension. So rather than paying contributions in the fund, he starts drawing a pension cheque. If in your terms that means put a burden on the fund, yes it does; but it is nothing related to the lay-off, it is just the rights of the plan are what they are.

**Mr. Gray:** What I am saying is that it costs CN 10 years more for their contribution in the pension fund because the gentleman or the lady at the time has retired at 55 rather than 60.

**Mr. Morency:** It does cost 10 years more, Mr. Gray, if you are assuming he would have stayed until age 65. If what happens is he was going to retire at 58 but he does retire at 56, it is 2 years, not 10 years.

• 1035

**Mr. Laroche:** Mr. Gray, I would like to add something. Obviously if the person was going to remain 10 years, assuming that we continue giving salary increases, which we have always done, his pension would also be greater. That is one thing. The second thing is that we do offer golden handshakes, but these offers are not only available to people who are pensionable; they are available to all CN employees who are affected by a change. When somebody is pensionable, decides to take the golden handshake, we cannot say no. He is protected under the pension plan.

**The Chairman:** Mr. Laroche, earlier you were going to let the committee have some further information. You have actually developed some of the facts and figures in the questions and answers so perhaps you are not going to see it necessary to give us more information. Something I

[Traduction]

ou des propositions, ou est-ce qu'il y a une entente parfaite entre les deux organismes?

**M. Laroche:** Ce n'est pas nécessairement l'entente parfaite, mais j'essaie de voir s'il y a eu des cas de refus. Je ne pense pas qu'il y en ait eu.

**Le président:** Nous pourrions laisser cette question de côté, quitte à y revenir lorsque nous recevrons d'autres représentants du CN. Je passe maintenant la parole à M. Gray.

**M. Gray:** Je voudrais obtenir une précision. À part les grosses primes de départ, les départs en retraite anticipée entre 55 et 65 ans constituent une charge supplémentaire pour le régime des pensions.

**M. Laroche:** Oui.

**M. Gray:** À 55 ans, cela fait 10 ans de retraite de plus par personne.

**M. Morency:** Attention. Tout employé du CN qui atteint 55 ans et qui a suffisamment d'années de service peut prendre sa retraite. S'il part en retraite, il commence à toucher une pension. Dans le cas de ces licenciements, il n'y a rien de particulier en ce qui concerne le régime des pensions. L'employé a droit à une pension et comme il quitte le service, il commence à la toucher. Donc, au lieu de cotiser au fonds, il commence à toucher les chèques de pension. Si vous y voyez une charge supplémentaire pour le fonds, c'est sans doute vrai, mais ça n'a rien à voir avec le licenciement, c'est une question de droit à pension.

**M. Gray:** Ce que je veux dire, c'est qu'il en coûte 10 ans de plus au CN parce que l'employé a pris sa retraite à 55 ans plutôt qu'à 65.

**M. Morency:** Ça fait 10 ans de plus, monsieur Gray, dans l'hypothèse où l'employé serait resté au travail jusqu'à 65 ans. En fait, s'il part à 56 ans plutôt qu'à 58, ça fait deux ans de plus, et non pas 10.

**M. Laroche:** Monsieur Gray, je voudrais ajouter quelque chose. Si cette personne avait l'intention de rester dix ans de plus, nous continuerions sans doute à lui accorder des augmentations de salaire, comme nous le faisons toujours, et sa pension serait donc plus élevée. C'est une première chose. La deuxième, c'est que nous proposons de grosses primes de départ, mais uniquement à des gens qui sont en droit de prendre leur retraite. À tous les employés du CN qui sont visés par un changement. Lorsqu'un employé qui a droit à sa retraite décide d'accepter cette indemnité de départ, nous ne pouvons pas refuser. Il est protégé par le régime des pensions.

**Le président:** Monsieur Laroche, vous vous êtes engagé à donner d'autres renseignements au Comité. Vous avez exposé certains faits et certains chiffres en répondant aux questions, et peut-être estimez-vous nous avoir suffisamment renseigné. J'aimerais néanmoins connaître



[Text]

would be interested in, if it can be validated, is from your point of view where your pension plan in toto differs from say the CP Railway pension plan. Where we mentioned indexation, you mentioned survivor benefits. I think it might be interesting for the committee—because there are so many dollars involved and it also gets very technical from time to time—to get the proper perspective of how you have received the subcommittee report. There have been changes. I do not mean to send us a massive letter of four or five pages, or whatever, but just let us know where you think there is a comparative assessment and where you think you are further ahead than CP.

**Mr. Laroche:** We could provide you with a letter explaining it.

**The Chairman:** Yes, that is fine.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, has CP implemented—

**The Chairman:** He is going to write us a letter, Mr. Benjamin. I have a point of order from Mr. Dionne.

**Mr. Dionne:** Yes, Mr. Chairman. I am not sure that this is a strict point of order, but I want to raise the issue that more and more it seems to me other committees are encroaching upon our time in this particular room.

**The Chairman:** We can discuss this in the steering committee meeting at another time. You are quite right. The committee that follows us is going to be the only TV one. We have the precedent for the Finance Committee and television. I think initially when this thing was reserved and the clerk heard about it, some—

**Mr. Dionne:** Let them go across the street.

**The Chairman:** Agreed. We can talk about it.

**Mr. Dionne:** Right. It is becoming too prevalent, and I am not putting the onus on you or the blame on you. It is just a habit that seems to be forming in this regard.

**The Chairman:** I quite agree. There are many habits around here that I am not in favour of.

**Mr. Dionne:** It is wasteful to bring witnesses here like this.

**Mr. Benjamin:** We just want the chairman to keep fighting for us.

**The Chairman:** I have your point. Let us raise it again in the steering committee. Frankly, the reality of life is sometimes that if a clerk gets a request from the Government House Leader, yes, we still have an input, but at the time we got the request—I think it was a little more definitive than that—for the use of this room for the abortion committee hearings, we did not have any hearings set out that I could go back and say we had the room blocked out from A to Z. When we are in that

[Translation]

vosre point de vue sur l'écart qu'il pourrait y avoir entre le régime de pension du CN et celui du CP. Lorsqu'il a été question d'indexation, vous avez parlé des pensions de reversion. Compte tenu des montants en cause et de la difficulté de la question, il serait intéressant, pour le Comité, de savoir comment vous avez accueilli le rapport du sous-comité. Il y a eu des modifications. Je ne vous demande pas de nous envoyer une lettre détaillée de quatre ou cinq pages, mais de nous indiquer où vous vous situez par rapport au CP.

**M. Laroche:** Nous pourrions vous faire parvenir une lettre à ce sujet.

**Le président:** C'est parfait.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, est-ce que le CP a mis en oeuvre. . .

**Le président:** Le témoin va nous faire parvenir une lettre, monsieur Benjamin. J'ai un rappel au Règlement de la part de M. Dionne.

**M. Dionne:** Oui, monsieur le président. Je ne sais pas s'il s'agit véritablement d'un rappel au Règlement, mais je voudrais signaler que de plus en plus souvent, d'autres comités empiètent sur nos périodes d'utilisation de cette salle.

**Le président:** Nous pourrions discuter de ce problème à un autre moment en comité directeur. Vous avez tout à fait raison. Le comité qui nous suit est le seul qui soit télédiffusé. Il y a eu un précédent, avec la télédiffusion du Comité des finances. Au départ, lorsque nous avons réservé cette salle et que le greffier en a entendu parler. . .

**M. Dionne:** Ils n'ont qu'à aller en face.

**Le président:** C'est d'accord. Nous pourrions en parler.

**M. Dionne:** C'est parfait. C'est de plus en plus fréquent, et il n'est pas question, pour moi, de vous en tenir responsable. C'est simplement qu'on voit apparaître certaines habitudes à cet égard.

**Le président:** Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il y a ici bien des habitudes que je désapprouve.

**M. Dionne:** Il est inutile de faire comparaître des témoins dans de telles conditions.

**M. Benjamin:** Nous voulons que le président défende notre cause.

**Le président:** Je vous comprends parfaitement. Nous soulèverons la question au comité directeur. Dans la pratique, lorsqu'un greffier reçoit une demande du leader du gouvernement à la Chambre nous pouvons toujours intervenir, mais au moment où nous avons reçu la demande—je pense qu'en l'occurrence, la décision était déjà prise—concernant l'utilisation de cette salle pour les séances du Comité sur l'avortement, nous n'avions pas de séances prévues qui m'auraient permis de dire que la salle

[Texte]

position it is kind of hard to wheel and deal, because you cannot keep this room in isolation.

Anyway, I have your point and we will talk about it in the steering committee. I thank the members for co-operating. I know other members would like to get into this. The CN in toto will be back, and obviously Mr. Laroche will be back again with your annual report. I think it has been very useful and helpful.

Now just for some small, internal matters of committee business, two of which have already been approved of by the steering committee, a third which is consequential to what we did earlier before Christmas, I am asking the committee to have someone move that the chairman be authorized to pay the expenses for the working lunch held December 13, in accordance with the policy of the House of Commons.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I so move.

Motion agreed to

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Did you straighten out the booze thing?

**The Chairman:** That is a good point. Being on a vegetarian diet right now, it does not interest me.

**Mr. Keyes:** I can see an amendment coming to that motion.

**The Chairman:** That is a good point, and we will have to clarify that. The clerk will know that.

• 1040

Second, the subcommittee met on Thursday, December 7 to consider future business of the committee and other matters. It agreed to recommend that the travelling expenses of Paul Pagnuelo and Peter Thorn be reimbursed, as established by the guidelines of the Board of Internal Economy. They were two witnesses who appeared with Mr. Domm.

**Mr. Benjamin:** I so move.

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** The third matter, which you have not heard, has not come from a steering committee but it also involves the only two expenses we incurred in our activity before Christmas, namely the travelling expenses of Ross Capon, who came by car from the United States and then took the rail, and Cynthia Patterson, Mr. Gray's constituent. This has not gone through the steering committee, but they were the only two items we received. Frankly, they are most in order and they are most nominal. Would someone move that the expenses of Capon and Patterson be reimbursed as established by the guidelines of the Board of Internal Economy?

**Mr. Dionne:** I so move.

[Traduction]

était entièrement réservée. Dans une telle situation, il est assez difficile de refuser, car nous ne pouvons garder l'exclusivité de cette salle.

Quoi qu'il est soit, j'ai parfaitement compris votre argument et nous en parlerons en comité directeur. Je remercie les membres du Comité pour leur coopération. Je sais que d'autres vont vouloir intervenir à ce sujet. Nous allons recevoir d'autres représentants du CN, et M. Laroche reviendra avec son rapport annuel. Votre présentation nous a été très utile.

Il ne reste que quelques questions d'administration interne, dont deux ont déjà été approuvées par le comité directeur; la troisième résulte de décisions prises avant Noël; je demande une motion portant que le président soit autorisé à prendre en charge les frais du déjeuner de travail du 13 décembre, conformément à la politique en vigueur à la Chambre des communes.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je propose la motion.

La motion est adoptée

**M. Keyes (Hamilton Ouest):** Est-ce qu'on a réglé la question de la boisson?

**Le président:** Bonne question! Comme je suis actuellement un régime végétarien, cela ne me concerne pas.

**M. Keyes:** On présente donc un amendement à la motion.

**Le président:** La question est intéressante, il va falloir la tirer au clair. Notre greffier s'en occupera.

Deuxièmement, le sous-comité a siégé le jeudi 7 décembre pour étudier les travaux futurs du Comité ainsi que d'autres questions. Il recommande que les frais de déplacement de Paul Pagnuelo et de Peter Thorn leur soient remboursés, conformément aux lignes directrices du Bureau de régie interne. Il s'agit de deux témoins qui ont comparu en compagnie de M. Domm.

**M. Benjamin:** Je propose une motion en ce sens.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le troisième sujet ne vient pas du comité directeur, mais il concerne également des dépenses encourues à l'occasion de nos activités avant Noël, à savoir les frais de déplacement de Ross Capon, qui est venu ici des États-Unis en voiture et qui est reparti en train, et de Cynthia Patterson, une électrice de M. Gray. La question n'a pas été soumise au comité directeur, mais ce sont les deux seules demandes que nous ayons reçues. Elles me semblent légitimes et les montants en cause sont peu élevés. Quelqu'un pourrait-il proposer que les frais de M. Capon et de M<sup>me</sup> Patterson leur soient remboursés conformément aux lignes directrices du Bureau de régie interne?

**M. Dionne:** Je propose la motion.



[Text]

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you, committee members, then it is agreed. The clerk has that, which will help us keep out of the hands of the auditor.

We now stand adjourned until Thursday at 9.30 a.m., when we will have our first exploration and experience in examining an Order in Council appointment. The Order in Council appointment at the request of the steering committee meeting before Christmas, again to get us started in this 1990 period, is the new chairman of CN Marine. This may not excite everybody, but as long as we have a quorum. . . Again we are going to be constrained by starting at 9.30 a.m. and getting out of here before 11 a.m. We do confront now the legislative committee on abortion.

**Mr. Keyes:** I would like to bring forth another issue.

**The Chairman:** We will consider that in the steering committee, Stan.

I thank you for your co-operation this morning. It is nice to see you all back with smiling faces. We will be seeing you also in future meetings. We stand adjourned until 9.30 a.m. Thursday in this room.

[Translation]

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci, messieurs. La cause est entendue. Le greffier va s'en occuper, de façon à ne pas nous exposer aux foudres du vérificateur.

Nous ajournons nos travaux jusqu'à jeudi, 9h30; nous aurons alors à étudier pour la première fois une nomination par décret du Conseil. Conformément à la décision prise avant Noël par le comité directeur, nous commençons cette période de 1990 par la nomination par décret du Conseil du nouveau président de CN marine. Ce n'est peut-être pas passionnant, mais nous devons tout de même réunir notre quorum. . . Nous allons être obligés de commencer à 9h30 de façon à libérer la salle avant 11h00. Nous avons désormais affaire au comité législatif sur l'avortement.

**M. Keyes:** Je voudrais soulever une autre question.

**Le président:** Nous verrons cela en comité directeur, Stan.

Je vous remercie de votre collaboration ce matin. Je suis heureux de revoir vos visages souriants. Nous nous reverrons au cours des prochaines séances. Le Comité ajourne ses travaux jusqu'à la prochaine séance, prévue jeudi prochain, à 9h30, dans cette salle.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From CN Rail:*

Jean-Pierre Laroche, Vice-President of Employee Relations.

*From William M. Mercer Ltd.:*

Bernard Morency, Senior Actuary.

#### TÉMOINS

*De CN Rail:*

Jean-Pierre Laroche, vice-président du personnel.

*De William M. Mercer Ltée:*

Bernard Morency, actuaire principal.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 30

Thursday, February 1, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 30

Le jeudi 1<sup>er</sup> février 1990

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Marine Atlantic Annual Report—1988

CONCERNANT:

Rapport annuel de Marine Atlantique—1988

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, FEBRUARY 1, 1990

(36)

*[Text]*

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider, Brian Tobin.

*Acting Members present:* Nicole Roy-Arcelin for Pierrette Venne, Joe Fontana for Joe Comuzzi, Fernand Robichaud for Maurice Dionne.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From Marine Atlantic:* Terry Ivany, President and Chief Executive Officer; Darrell Weaver, Vice-President of Finance and Administration.

The Committee commenced consideration of the Annual Report, 1988, of Marine Atlantic Inc., tabled in the House of Commons pursuant to subsection 150(1) of the Financial Administration Act, Chapter F-11, Revised Statutes of Canada, 1985—Sessional Paper No. 342-1/622 (deemed referred on April 11, 1989, pursuant to Standing Order 32(5)).

Terry Ivany made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 10:01 o'clock a.m., the Vice-Chairman took the Chair.

At 10:34 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee***PROCÈS-VERBAL**LE JEUDI 1<sup>er</sup> FÉVRIER 1990

(36)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 36, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider et Brian Tobin.

*Membres suppléants présents:* Nicole Roy-Arcelin remplace Pierrette Venne; Joe Fontana remplace Joe Comuzzi; Fernand Robichaud remplace Maurice Dionne.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De Marine Atlantique:* Terry Ivany, président-directeur général; Darrell Weaver, vice-président, Finances et administration.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel de 1988 de Marine Atlantique Inc. déposé à la Chambre des communes en application du paragraphe 150(1) de la Loi sur la gestion des finances publiques, chapitre F-11, Lois révisées du Canada (1985)—Document parlementaire n° 342-1/622 (renvoyé d'office le 11 avril 1989, selon le paragraphe 32(5) du Règlement).

Terry Ivany fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 10 h 01, le vice-président assume la présidence.

À 10 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc



**EVIDENCE***[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Thursday, February 1, 1990

• 0935

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for adducing evidence and taking evidence.

Since this is an evidence-taking situation this morning and our first new experience under old rules—not that old but the way time moves—in the examination of a witness, I think we should get going, because I know members have other meetings to go to.

This is the first time we have utilized the new rule that we can examine Order-in-Council appointments. Also we have before us Marine Atlantic's 1988 annual report, so we can open up anything on Marine Atlantic. But basically, as far as I am concerned, Mr. Ivany, we got you here because of the new rule, which I really am amazed that opposition members have not used more often.

Now, I do not want to pre-judge opposition members because I used to be in the opposition for 24 years. But I really think this is an item they could utilize more often. You just missed a fellow called Brian Smith. His 30 days of sitting ran out yesterday. But still we have the CN report so we can also get into that, if you ever want to.

I would welcome to the table Mr. Terry Ivany, President and Chief Executive Officer of Marine Atlantic.

Mr. Ivany, it is nice to see you. This is a new experience too for you since you have just become president.

Before presenting your statement, I would ask you to introduce those with you.

**Mr. Terry Ivany (President and Chief Executive Officer, Marine Atlantic):** Thank you, Mr. Chairman.

Accompanying me are Cliff Kelley, Senior Vice-President; Mike Gushue, Vice-President of Public Affairs and Marketing; and Mr. Darrell Weaver, Vice-President, Finance and Administration.

First of all, I think the onus would be on me to wish everyone a belated but nevertheless happy and prosperous new year.

As you may know, I was appointed president of Marine Atlantic in August of 1989, though I did not actually

**TÉMOIGNAGES***[Enregistrement électronique]**[Traduction]*Le jeudi 1<sup>er</sup> février 1990

**Le président:** Chers collègues, je constate qu'il y a quorum et que nous pouvons donc recevoir les témoignages.

Étant donné qu'il s'agit ce matin d'une séance d'audition de témoins et que c'est la première fois que nous nous réunissons en vertu d'une nouvelle disposition de l'ancien règlement—qui n'est pas si ancien que cela tout de même—pour entendre un témoin, je crois que nous devons débiter sans tarder puisque je sais que certains députés doivent assister à d'autres réunions.

C'est la première fois que nous appliquons la nouvelle règle selon laquelle nous pouvons nous pencher sur les nominations par décret. Le rapport annuel de Marine Atlantique pour 1988 fait également partie de notre documentation, de sorte que nous pouvons étudier pour les aspects de cette société. Mais essentiellement, monsieur Ivany, si vous êtes ici c'est à cause de la nouvelle disposition du règlement, que les députés de l'opposition ont très peu exploité, à mon grand étonnement.

J'éviterai d'en tirer quelque conclusion que ce soit, ayant fait moi-même de l'opposition durant 24 ans. Cependant, j'estime que les députés de l'opposition pourraient exploiter davantage cette disposition. Vous venez tout juste de rater l'occasion de convoquer un monsieur qui s'appelle Brian Smith, dont les 30 jours ont expiré hier. Il resterait cependant le rapport du CN et c'est également une question que nous pourrions aborder si vous le souhaitez.

Je souhaite la bienvenue à M. Terry Ivany, président et directeur général de Marine Atlantique.

Monsieur Ivany, c'est avec plaisir que nous vous accueillons aujourd'hui. L'expérience est nouvelle pour vous également, puisque vous venez tout juste d'être nommé président.

Je vous prie de présenter ceux qui vous accompagnent avant de faire votre déclaration.

**M. Terry Ivany (président et directeur général, Marine Atlantique):** Je vous remercie, monsieur le président.

Les personnes qui m'accompagnent sont Cliff Kelley, vice-président principal; Mike Gushue, vice-président des Relations publiques et du marketing; et M. Darrell Weaver, vice-président des Finances et de l'administration.

En tout premier lieu, j'estime qu'il est opportun de vous souhaiter à tous, en dépit du retard, une bonne et heureuse année.

Comme vous devez le savoir, j'ai été nommé président de Marine Atlantique en août 1989, bien que je ne sois

[Texte]

assume that position until October. I am thoroughly enjoying my new role and I am looking forward to the years ahead. I believe that Marine Atlantic is a vital part of the fabric of the Atlantic region, and I hope to be able to both strengthen and expand our company's ties in the area.

The official purpose for my appearance here today is to talk about and respond to questions regarding our 1988 annual report. However, since I recognize that some of you may have a desire to discuss the more current issues facing Marine Atlantic, I am quite willing to answer any questions you might have.

For those of you who may not be fully aware of our history of Marine Atlantic, I will relate briefly the details of our corporation's birth and development.

In 1919 the responsibility for marine ferry services was given to the Canadian National Railway Company. The mandate was extended to include services to Newfoundland and Labrador when the province joined Confederation in 1949.

The East Coast Marine and Ferry Services division of CNR was separated out and became the Marine Department of the company in 1973. Four years later the Marine Department was made a wholly owned subsidiary of Canadian National and became CN Marine. CN Marine was given its Crown corporation status in 1985. The corporate name "Marine Atlantic" was introduced the following year when Bill C-88 received final approval in June 1986.

• 0940

In 1987 Marine Atlantic acquired two wholly owned subsidiary companies, Coastal Transport Limited and Newfoundland Dockyard Corporation.

Our company mandate, as described by the 1985 legislation, defines the business activities of Marine Atlantic as the:

acquisition, establishment, management and operation of a marine transportation service, a marine maintenance, repair and refit service, a marine construction business and any business or service related thereto.

The legislation requires Marine Atlantic to seek approval of the Minister of Transport for any rate increases or significant service modifications. In addition, the corporation's financial plan must be approved by the minister.

Within these broad parameters Marine Atlantic operates, under contract with the Minister of Transport, six ferry and coastal shipping services. The federal government's constitutional commitments to connect Prince Edward Island and Newfoundland to the

[Traduction]

entré en fonction, officiellement, qu'en octobre. Je prends beaucoup de plaisir à assumer mon nouveau rôle et j'entrevois avec optimisme les années à venir. J'estime que est une composante essentielle de la région atlantique et je souhaite pouvoir consolider et étendre notre présence dans la région.

Aujourd'hui, nous sommes ici pour traiter de notre rapport annuel de 1988 et pour répondre à vos questions à cet égard. Comme certains d'entre vous préféreront sans doute aborder des questions qui sont plus d'actualité pour Marine Atlantique, je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions quelles qu'elles soient.

Pour ceux qui ne connaissent peut-être pas à fond l'histoire de Marine Atlantique, je vais donner quelques détails succincts au sujet de la naissance et de l'évolution de la société.

En 1919, la Compagnie des chemins de fer du Canadien National s'est vue accorder à la responsabilité des services de traversiers maritimes. Son mandat a été élargi pour inclure Terre-Neuve et le Labrador lorsque cette province est entrée dans la Confédération en 1949.

En 1973, la *East Coast Marine and Ferry Services*, division de la Compagnie des chemins de fer du Canadien National, s'est détachée de l'ensemble des opérations et est devenue le service maritime du CN. Quatre ans plus tard, ce service devenait une filiale en propriété exclusive, sous le nom de CN Marine. C'est en 1985 que le statut de société d'état était accordé à CN Marine. La nouvelle raison sociale, Marine Atlantique, vit le jour en juin 1986 avec l'adoption du projet de loi C-88.

En 1987, Marine Atlantique faisait l'acquisition de deux filiales en propriété exclusive soit la *Coastal Transport Limited* et la Compagnie des Chantiers maritimes de Terre-Neuve.

Le mandat de notre société, tel qu'il est défini dans la Loi de 1985, délimite nos activités commerciales comme suit:

L'acquisition, la mise sur pied, la gestion et l'exploitation d'un service de transport maritime, d'un service d'entretien, de réparations et de radoub, d'une entreprise de construction navale et de tous services ou entreprises corrélatifs.

La Loi oblige Marine Atlantique à obtenir l'approbation du ministre des Transports pour toute augmentation de tarif ou pour tout changement important du service. De plus, le ministre doit approuver le plan d'entreprise.

A l'intérieur de ces vastes paramètres, Marine Atlantique exploite, en vertu d'un contrat avec le ministère des Transports, six services de traversiers et des services d'expédition par caboteurs. Ces services font partie, entre autres, de l'engagement constitutionnel du



## [Text]

mainland, as well as to provide service to Newfoundland's coastal communities, are among those services.

Our subsidiary, Coastal Transport Limited of Saint John, New Brunswick, operates a ferry service between Black's Harbour and Grand Manan Island under contract with the Province of New Brunswick. In addition to that, Newfoundland Dockyard Corporation of St. John's, Newfoundland, repairs and refits vessels for a wide variety of clients. Both subsidiaries continue to operate independently.

Today Marine Atlantic is an integral part of the Atlantic economy, with a work force of some 3,000, a fleet of 16 vessels, 13 Atlantic terminals, 6 major ferry services transporting over 2.5 million people yearly, and assets over \$400 million.

Let me say a few things about the corporate philosophy I bring to Marine Atlantic.

In my view, a Crown corporation, much like any company, must be fiscally responsible in order to justify and maintain its existence. With this in mind, we are continuing to look at ways to cut costs while at the same time improve current service levels.

We aim to increase user revenues both through more aggressive marketing and through generation of further on-board revenues. The goal, as always, is to ensure that the taxpayers get the best bang for their buck.

Our company serves as a valuable catalyst for all economic development. We believe that by increasing our efficiency we can better take advantage of market opportunities, resulting in more business, increased revenues, and further economic benefits for the region.

At the same time, we are aware of the pressure on governments all over the world to reduce their spending and control their deficits. We believe that the taxpayer demands that Crown corporations strive towards greater efficiency and greater revenue generation as a means to give taxpayers true value for their tax dollar.

For all our experience and tradition, however, we are a new company. The break from CN in 1985 meant more than a change in name and reporting relationship. It was a significant break in that the corporation as a parent Crown corporation was now managed by an executive and board of directors rooted in the Atlantic Provinces. We are unique in that we are a Crown corporation headquartered in Atlantic Canada, and even within that region we are decentralized to the extent where we have regional vice-presidents.

As we move into the 1990s, Marine Atlantic's view of its mandate has evolved. We now consider our mandate to include not only marine transportation needs of the

## [Translation]

gouvernement fédéral qui l'oblige à relier l'Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve à la terre ferme et à desservir les localités du littoral de Terre-Neuve et du Labrador.

Notre filiale, la *Coastal Transport Limited* de Saint John, Nouveau-Brunswick, exploite, en vertu d'un contrat avec la province du Nouveau-Brunswick, un service traversier entre *Black's Harbour* et l'île de Grand Manan. En outre, la Compagnie des Chantiers maritimes de Terre-Neuve à St. John's, répare et radoube les navires pour un éventail de clients. Chacune des filiales est exploitée séparément.

Aujourd'hui, Marine Atlantique fait partie intégrante de l'économie de la région. Elle compte une main d'oeuvre de quelque 3,000 employés, une flotte de 16 navires, 13 gares maritimes, six grands services traversiers transportant chaque année plus de 2,5 millions de passagers et un actif dépassant les 400 millions de dollars.

Maintenant, j'aimerais vous entretenir brièvement de ma philosophie de gestion.

Comme toute autre entreprise, une société d'État doit, à mon avis, pour justifier son existence, être financièrement responsable. Ce principe accepté, nous cherchons constamment à réduire les coûts en améliorant la qualité des services.

Nous visons à accroître les revenus perçus des usagers grâce à des méthodes de commercialisation plus énergiques et à l'augmentation des recettes à bord des navires. Comme toujours, notre but est de veiller à ce que «les contribuables en aient pour leur argent».

Notre société joue un rôle catalyseur dans tout le développement économique. Nous estimons que l'accroissement de notre efficacité nous permettra d'améliorer notre capacité de tirer avantage des débouchés. Nous ferons ainsi de meilleures affaires, ce qui contribuera à faire augmenter nos revenus et, de ce fait, les retombées économiques pour la région.

Nous sommes conscients cependant des pressions exercées sur tous les gouvernements du monde en vue de réduire leurs dépenses et de contrôler leur déficit. Nous croyons que le contribuable canadien demande aux sociétés d'État plus d'efficacité et de revenus afin d'en recevoir pour l'argent qu'il paye en impôt.

Malgré son expérience et ses traditions, Marine Atlantique est cependant une jeune société. La rupture avec le CN, en 1985, a signifié plus qu'un simple changement de nom et de lien d'autorité. La rupture était importante en ce sens que Marine Atlantique, en tant que société d'État, était maintenant dirigée par un conseil de direction et un conseil d'administration enracinés dans les provinces de l'Atlantique. Nous sommes uniques en ce sens que, même à l'intérieur de cette région où se trouve notre siège social, nous sommes décentralisés dans la mesure où nous avons des vice-présidents régionaux.

En ce début des années 1990, la perception que Marine Atlantique a de son mandat a évolué. Aujourd'hui, nous considérons que notre mandat ne doit pas seulement se

[Texte]

region but the prosperity and quality of life of our community as well.

With this in mind, the principles that guide our corporation are and will remain the following:

We are committed to the highest standard of customer service—

**The Chairman:** Mr. Ivany, I have read ahead. It is a good brief and I like the type. It is bold and we can read it. You are hitting the general principles here about what you are going to do. Members could shoot me down, but I think we should start questioning. I have read through it, and, with respect, it is sort of general from here on, is it not? I think we could get more out of questions.

You are here because we wanted to get started in the new year and we did not want to fool around too much in having meetings and then have witnesses come in because that is a delay of another month or so. So we had someone on Tuesday, and we have you here today.

• 0945

I am an Atlantic Canadian and I want members on the government side to know—because they have some worries about me from time to time—that you are not here because I am from Atlantic Canada. You are here because we wanted to examine a new president of the organization. You are vital to Atlantic Canada, and I think it would be better if we had questions now, with respect, and we can read your brief.

**Mr. Ivany:** Whatever suits yourself.

**The Chairman:** I think it suits us a hell of a lot better.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, I just want to contribute to what you have just said by suggesting that Mr. Ivany might want to summarize his thoughts on CN rather than read the brief. I talked to him and he is very articulate, a typical Newfoundlander, never stuck for a word—

**The Chairman:** That is what has always bothered me about this appointment, quite frankly!

Would you summarize the last few pages Mr. Tobin mentions and then we will get on to questions and answers.

**Mr. Ivany:** I would be happy to do so, Mr. Chairman. Basically what we are saying in this brief is that we want to make Marine Atlantic much better than it has ever been, much better in terms of providing a higher quality of service than we have ever had before.

[Traduction]

limiter aux besoins de la région en matière de transport maritime, mais doit englober également la prospérité et la qualité de vie de la collectivité.

Étant donné cette nouvelle réalité, voici les principes qui guident et guideront notre société:

Nous nous engageons à assurer à notre clientèle un service de la plus haute qualité. . .

**Le président:** Monsieur Ivany, j'ai déjà pris de l'avance dans la lecture. Le mémoire est excellent et la disposition me plaît. Le texte est en gros caractères et nous pouvons le lire. Vous abordez les grands principes de votre action. Au risque de me voir adresser des reproches par les députés, je propose que nous passions immédiatement aux questions. Ayant parcouru le mémoire, je suis d'avis qu'il contient plutôt des généralités à partir d'ici et, avec tout le respect que je vous dois, j'estime qu'il serait plus valable de passer aux questions.

Si vous êtes ici c'est que nous voulions bien lancer la nouvelle année et ne pas perdre de temps en faisant comparaître des témoins après des réunions préalables, ce qui peut entraîner des retards d'un mois ou plus. Un autre témoin a comparu mardi et aujourd'hui c'est vous que nous accueillons.

Je suis moi-même de la région de l'Atlantique et je tiens à ce que les ministériels sachent—étant donné que je leur cause de l'inquiétude à l'occasion—que vous n'êtes pas ici parce que je proviens de la région de l'Atlantique. Si vous êtes ici, c'est que nous souhaitions rencontrer le nouveau président de la société. Vous avez un rôle crucial à jouer pour l'Atlantique et j'estime qu'il serait préférable, avec tout le respect que je vous dois, de passer aux questions, puisque nous pouvons lire votre mémoire.

**M. Ivany:** Si c'est ce qui vous convient, je suis à votre disposition.

**Le président:** Cela nous convient beaucoup mieux il me semble.

**M. Tobin (Humber—Ste-Barbe—Baie-Verte):** Monsieur le président, je voudrais compléter ce que vous venez de dire en proposant à M. Ivany de résumer ses pensées au sujet du CN au lieu de lire le mémoire. Je lui ai déjà parlé et, en bon Terre-Neuvien, il s'exprime très bien et il n'a pas la langue dans sa poche. . .

**Le président:** Franchement, c'est justement cet aspect de la nomination qui m'a toujours inquiété le plus!

Voudriez-vous donc résumer les dernières pages comme le propose M. Tobin et puis nous passerons aux questions.

**M. Ivany:** Je me ferai un plaisir de le faire, monsieur le président. Essentiellement, nous proposons dans le mémoire d'améliorer grandement Marine Atlantique, d'améliorer grandement la qualité du service.



[Text]

We have some new ships in our fleet and they command, I think, a higher quality of service—on board services, better food, better accommodations, cleaner, better organization all the way around, better schedules, keeping on time. In order to do that we have two main areas on which we want to focus. One is our customers, who are the people using the ferry operations. The second is that we want to make sure our employees are participating in this new initiative in terms of the level of service we render to our customers, both in P.E.I., in Newfoundland, in coastal Labrador, across the Bay of Fundy and the Gulf of Maine.

Generally speaking, we want to become more customer oriented than we have ever been before, and I think that is very, very important. We want to be innovative; we want to be efficient. I think we can do all of that and at the same time improve the services we render the taxpayers. Generally that is what we are saying.

**The Chairman:** I know something about your background, but would you tell the committee about it?

**Mr. Ivany:** Sure, I would be happy to do that. Actually, I was born in Newfoundland in a community called Botwood, population about 3,500. I spent 20-odd years there, and then I went to work in the finance industry. In 1978 I went into the transportation industry with a company by the name of Day & Ross. Day & Ross is the transportation arm of McCain Foods. During that 10-year period I became president and chief operating officer of that particular company. The company was centred out of the Maritimes. As a matter of fact it operated from a community called Hartland, New Brunswick.

**The Chairman:** You were in Hartland, were you?

**Mr. Ivany:** Yes.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I echo your words of welcome to Mr. Ivany and his colleagues, and say that we are very pleased to see Mr. Ivany here today.

Mr. Chairman, I have had the opportunity, as you may have had, to meet Mr. Ivany on previous occasions and chat with him since his appointment to Marine Atlantic. I must say, Mr. Chairman, that I have very much appreciated his direct and frank nature. I think that makes for a great relationship. I found Mr. Ivany to be up front. It caused Mr. Gushue several cardiacs during the course of the conversation as the vice-president of public relations. But beyond that, it has been a very refreshing and, I might add, relatively new experience. I think it makes for a good relationship between Members of Parliament, this committee, and the person in charge of a Crown corporation such as yourself.

I note a number of times through your brief, both while you were giving it and having read ahead as well, in later pages there is an absolute commitment on your part—I think you used the words “have a personal commitment”—to reducing the subsidy provided to

[Translation]

Nous avons acquis de nouveaux navires et il me semble qu'une amélioration de la qualité du service va de soi. Sur le plan des services à bord, de l'alimentation, de la capacité d'accueil, de la propreté, de l'amélioration en général, des horaires et de la ponctualité. Pour améliorer le service, nous allons mettre l'accent sur deux grands aspects. Premièrement, la clientèle, à savoir les usagers des traversiers. Deuxièmement, nos employés. Nous allons veiller à susciter leur participation à l'amélioration du service à la clientèle, tant pour l'île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et la côte du Labrador que pour la baie de Fundy et le golfe du Maine.

D'une façon générale, nous avons l'intention d'axer beaucoup plus qu'auparavant nos activités sur la clientèle et cet aspect me semble extrêmement important. Nous souhaitons innover et être efficaces. Je crois que nous pouvons le faire tout en améliorant les services rendus aux contribuables. Voilà donc l'essentiel de ce que nous avons à dire.

**Le président:** Je connais quelque peu vos antécédents mais pourriez-vous les faire connaître au Comité?

**M. Ivany:** Certainement, avec plaisir. Je suis né dans une localité de Terre-Neuve qui s'appelle Botwood et qui compte quelque 3 500 habitants. J'y ai passé environ 20 ans, après quoi j'ai travaillé dans le secteur financier. En 1978, je me suis lancé dans le secteur des transports pour le compte de la société Day & Ross. Cette société est responsable des activités de transport de McCain Foods. Au cours de la décennie passée chez Day & Ross, j'en suis devenu le président et directeur général. La société fonctionnait à partir des Maritimes. De fait, son administration centrale était située à Hartland, au Nouveau-Brunswick.

**Le président:** Vous étiez à Hartland?

**M. Ivany:** En effet.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens également à souhaiter la bienvenue à M. Ivany et à ses collègues et à lui dire à quel point nous sommes heureux de l'accueillir aujourd'hui.

Monsieur le président, j'ai eu l'occasion, comme vous peut-être, de rencontrer M. Ivany par le passé et de converser avec lui depuis sa nomination à Marine Atlantic. Je dois dire, monsieur le président que j'ai beaucoup apprécié sa franchise et sa droiture, des qualités qui, selon moi, créent d'excellents rapports. J'ai trouvé M. Ivany franc et direct. Évidemment, M. Gushue, le vice-président des relations publiques a pâli plusieurs fois au cours de la conversation. Cela mis à part, j'ai trouvé le ton de l'entretien très revigorant et relativement inhabituel, je dois dire. L'esprit d'ouverture du président de la société de la Couronne laisse présager de bons rapports avec les députés et avec ce Comité.

À diverses reprises dans votre mémoire, aussi bien dans les parties que vous avez lues que dans d'autres que j'avais parcourues à l'avance, vous parlez de votre ferme volonté—je crois même que vous parlez d'engagement personnel—de réduire la subvention qui est accordée à

[Texte]

Marine Atlantic. I think all members would understand that is an appropriate objective for you to have.

However, which is the greater objective for you—meeting Marine Atlantic's mandate to provide a service, or reducing the deficit? There is a balancing act. You have come out of the private sector, you understand the bottom line, you are now involved with a Crown corporation. It has an imposed public duty which is different from the bottom line of paying the bills and making a profit in the private sector. I am wondering how you see that balance between the desire to reduce the deficit and the necessity of maintaining affordable and quality service.

• 0950

**Mr. Ivany:** I think that is a very good question and certainly a question that I have deliberated on. I guess the best way I could answer that question is to simply say to you that I am a Newfoundlander, and more important than that, when it comes to our service: I am an Islander, just like somebody from P.E.I. would be considered an Islander. I know what it feels like when you do not have a good service to get to and from that island. There is a terrible feeling of isolation if the ferry service is interrupted and you are trying to get to the mainland from St. John's.

So to answer your question, first and foremost the service has to be provided, and I am suggesting to you that we have to find ways to make the service even better than what it is. The perception is that it is a dreaded trip, it is something you have to do in order to get somewhere. When people step on that ship, I want them to start to enjoy themselves, or at least make that trip as pleasant as possible. They cannot help it if they live on an island.

To me service is the most important thing, but along with delivering that service, I think we have to be fiscally responsible. If we can render that service to the taxpayers in an efficient manner, I think the onus is on us to do that. So service first, certainly.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, you and members of the committee may be aware that there is a bit of a debate in the Atlantic region today about the proper mix between public Crown corporation offerings in the transportation sector, both in the movement of freight and people, and private contributions in terms of the movement—in this case, freight container traffic specifically out of Halifax.

One of the dilemmas now before the Minister of Transport is the question of the extension of year-round service from North Sydney to Argentia. He is to supposed to receive a consultant's study regarding this by the end of this month. He will review it and then seek public reaction. Then within 30 to 40 days a decision will be made. A second sister ship, the *J.R. Smallwood*, has just come into service—I understood it had a slight bump last week.

[Traduction]

Marine Atlantic. Tous les députés comprendront, je le crois, que l'objectif est souhaitable.

Cependant, quel est pour vous l'objectif prioritaire—respecter le mandat de Marine Atlantic qui consiste à donner un service, ou réduire le déficit? C'est une question d'équilibre. Vous avez oeuvré dans le secteur privé où ce sont les bénéfices qui priment, en définitive et vous dirigez maintenant une société d'État dont le mandat public la distingue d'une société du secteur privé qui vise la rentabilité. Je me demande comment vous conciliez l'objectif de réduire le déficit et celui de maintenir un service de qualité à prix abordable.

**M. Ivany:** La question est certainement excellente et j'y ai réfléchi. La façon la plus simple d'y répondre je suppose, c'est de vous dire que je suis Terre-Neuvien et, le plus important encore en termes de service, que je suis un insulaire, tout comme l'est un habitant de l'île-du-Prince-Édouard. Ayant eu à dépendre du service de transport entre une île et la terre ferme, je sais comment se sentent les gens qui veulent traverser de St. John's au continent lorsque le service n'est pas bon ou lorsqu'il est interrompu. On a alors l'impression d'être terriblement isolé.

Donc, pour répondre à votre question, il faut en tout premier lieu offrir le service et trouver des moyens de l'améliorer. Dans l'idée du public, le voyage en traversier est loin d'être une partie de plaisir; c'est plutôt un mal nécessaire. Or nous souhaitons que, lorsque les gens montent à bord, ils jouissent de la traversée ou tout au moins que le voyage leur soit aussi agréable que possible. Après tout, ce n'est pas leur faute s'ils habitent une île.

Le service est donc l'aspect le plus important, à mon avis, mais nous devons également faire preuve de responsabilité financière. Dans la mesure où nous pouvons offrir aux contribuables un service efficace, j'estime que nous devons le faire, donc, c'est certainement le service qui a la priorité.

**M. Tobin:** Monsieur le président, vous êtes peut-être au courant, vous et les membres de votre comité, du débat qui a cours actuellement dans la région de l'Atlantique au sujet de l'importance relative que doivent avoir les sociétés d'État du secteur des transports, tant pour ce qui est des personnes que des marchandises, et les sociétés privées—et je pense plus précisément au transport de marchandises par conteneurs, notamment à partir de Halifax.

Le ministre des Transports se penche actuellement sur la question épineuse du service à l'année longue entre North Sydney et Argentia. Il doit recevoir d'ici la fin du mois un rapport d'expert-conseil à ce sujet. Lorsqu'il l'aura reçu, il sollicitera les réactions du public. Puis, dans les 30 à 40 jours, une décision sera prise. Votre société vient de mettre en service un deuxième bâtiment, le *J.R. Smallwood*—j'ai appris qu'il a été légèrement avarié la semaine dernière.



[Text]

**Mr. Ivany:** Yes, it did.

**Mr. Tobin:** Mr. Ivany has said that, even though revenues are up over the last five years, a 47% increase, there has been a decline—at one point he uses the word “severe decline”—in container traffic. What has happened is that these container ships have come on stream into Newfoundland, both ACE and ASL. They have captured a fair amount of container traffic, which has affected CN's revenues obviously, but the private sector is buying their services. They are there.

Marine Atlantic has proposed going to a year-round service with the *J. R. Smallwood*, service heretofore not available through Argentia. The debate has been, if Marine Atlantic does that, do you put the private carriers out of business? If you do, philosophically is it right for a Crown agency which got the cost of its ship up front—it is not amortized over 25 years—to do that? Mr. Ivany is in favour of that extended service. Coming out of the private sector, what is the proper mix? Even though you have the role of chairman of a Crown corporation, how do you defend the interest of the company you represent? That is what you should do, but you should do it in a way that does not—if I can use those words—put you in a predatory position vis-à-vis private interest.

**Mr. Ivany:** I am from the private sector and I find predatory pricing repulsive. Quite frankly, in my previous life I was in a situation where I took on a Crown corporation, TerraTransport, because I felt they were predatory pricing because of their level of subsidy.

• 0955

With respect to your question on that, I find it repulsive that we would get into a predatory pricing position. I am right now actively seeking some form of costing methodology to preclude that happening.

**Mr. Tobin:** What you are telling this committee is that if Marine Atlantic is granted the right to go into year-round service between Argentia and North Sydney, which will directly compete with the traffic at Halifax, you are looking for a costing methodology that would—

**The Chairman:** Which is not predatory.

**Mr. Tobin:** Well, which is not only not predatory but, in essence, you are arguing would not recapture all the lost container traffic.

**Mr. Ivany:** Quite frankly, Mr. Tobin, as I understand it, that container traffic, as CN has a five-year contract with ASL, is gone.

**Mr. Tobin:** Mr. Ivany, you will appreciate this question, I am sure. In this day of privatization when Air Canada has been privatized, Teleglobe and countless others, everything we can possibly imagine is potentially a target for privatization, have you had a mandate to clean

[Translation]

**M. Ivany:** En effet.

**M. Tobin:** M. Ivany a déclaré que, même si les revenus ont augmenté au cours des cinq dernières années, de 47 p. 100, il y a eu baisse—et il a même parlé de baisse importante—du mouvement de conteneurs. L'explication c'est que les sociétés ACE et ASL ont mis en service des navires de transport de conteneurs à Terre-Neuve. Ils ont accaparé une partie importante des mouvements de conteneurs, ce qui s'est évidemment répercuté sur les revenus du CN. Puisque ces navires sont là, le secteur privé en profite.

Marine Atlantic a proposé pour Argentia un service à l'année longue qui serait assuré par le J.R. Smallwood. Le service n'existait pas auparavant. Le débat consiste donc à déterminer si l'initiative de Marine Atlantic risque de mener les transporteurs privés à la faillite. Si c'est le cas, peut-on accepter qu'une société d'État dont le bâtiment a été financé sans amortissement sur 25 ans puisse intervenir de la sorte? M. Yvany est favorable au projet d'expansion du service. Puisqu'il issu du secteur privé, je lui demande où se situe le juste équilibre. Vous êtes le président d'une société d'État; comment allez-vous défendre les intérêts de la société que vous représentez? C'est votre rôle, mais vous devez le faire sans agir comme prédateur—si je puis m'exprimer ainsi—par rapport au secteur privé.

**M. Yvany:** Je viens du secteur privé et toute tarification prédatrice me répugne. Je dois vous dire que j'ai déjà dû par le passé m'opposer à une société de la Couronne, TerraTransport, parce que j'estimais qu'elle appliquait une tarification prédatrice, compte tenu de son niveau de subvention.

Pour ce qui est de votre question à ce sujet, l'idée d'une action prédatrice de notre part m'est insupportable. Je travaille à l'heure actuelle à une méthode de tarification qui empêchera cela de se produire.

**M. Tobin:** Ce que vous dites au Comité c'est que si Marine Atlantique se voit accorder le droit d'assurer le service à l'année longue entre Argentia et North Sydney, en concurrence directe avec les transporteurs d'Halifax, vous étudiez une méthode de tarification qui...

**Le président:** Qui ne constitue pas une tarification prédatrice.

**M. Tobin:** Non seulement cela mais, en fin de compte, une tarification qui ne vous ferait pas reprendre tout le marché de transport de conteneurs que vous avez perdu.

**M. Ivany:** Franchement, monsieur Tobin, ce marché n'existe plus à toutes fins utiles puisque le CN a conclu un contrat de cinq avec ASL.

**M. Tobin:** Monsieur Ivany, je vais vous poser une question que vous allez certainement apprécier. Dans cette époque de privatisation qui a déjà touché Air Canada, Téléglobe et bien d'autres sociétés d'État, où pratiquement n'importe quelle activité peut être candidate

[Texte]

this company up, to reduce the deficit, to make it lean, mean, and efficient, and get it ready to be sold off?

**Mr. Ivany:** Nobody has ever talked to me about getting it lean, mean, and selling it off, quite frankly.

I think I have a responsibility to ensure that we deliver the service that we want to deliver, a mandated service, in a most efficient manner.

**The Chairman:** Mr. Robichaud, do you want to ask a supplementary to that?

**Mr. Robichaud (Beauséjour):** No. I am worried because—

**The Chairman:** You have a good answer then?

**Mr. Robichaud:** Not really.

Vous dites à la page 11:

Je m'engage personnellement à réduire la contribution du gouvernement fédéral. . .

Je crains qu'on ne soit en train de préparer Marine Atlantique pour la privatisation, mais vous dites que ce n'est pas le cas, que vous ne regardez pas de ce côté-là. Quel est votre objectif prioritaire? Le service ou la diminution de la contribution du gouvernement fédéral?

**Mr. Ivany:** Certainly the objective forever is to maintain the services that we have and improve upon them if we can.

I reiterate that to do that in a less than efficient manner I would be relinquishing my responsibilities.

**M. Robichaud:** Vous dites aussi à la page 9:

Nous examinerons et établirons des normes régissant tous les services à bord, à partir de l'accueil et du service que notre personnel réserve aux clients jusqu'au service alimentaire, aux activités de divertissement, . . .

Je vous félicite pour les services que vous offrez à la clientèle, surtout à l'accueil, lorsqu'on arrive au cap Tourmentin, où vous offrez dans une certaine mesure des services bilingues. Je crois que vous avez réussi à offrir ce service sans trop déranger les travailleurs qui étaient sur place. Beaucoup de ces travailleurs étaient unilingues anglophones et avaient peur de perdre leur emploi. Allez-vous essayer de faire la même chose à bord des bateaux, c'est-à-dire d'offrir des services bilingues tout en protégeant les travailleurs qui sont déjà là? Je pense que c'est aussi important.

**Mr. Ivany:** Right now we provide bilingual services on board. We have bilingual people on board our ships already and we identify them by a pin which indicates that they can speak both official languages.

Not only is it important that we have bilingual service, but from a customer point of view we have to be able to provide our customers service in both languages, because if we look at the level and the number of people we have

[Traduction]

à la privatisation, avez-vous reçu le mandat de faire le nettoyage de la Société, de réduire son déficit, de la dégraisser et de la rendre efficace pour la préparer à la vente?

**M. Ivany:** Je vous dirais franchement que personne ne m'a parlé de dégraisage ou de vente.

J'ai la responsabilité de faire en sorte que nous exécutions notre mandat de la façon la plus efficace possible.

**Le président:** Monsieur Robichaud, auriez-vous une question supplémentaire à ajouter?

**M. Robichaud (Beauséjour):** Non.

**Le président:** La réponse vous satisfait-elle donc?

**M. Robichaud:** Pas vraiment.

You said on page 11:

I am personally committed to reducing the federal subsidy. . .

I fear that we are preparing Marine Atlantic for privatization, but you say that this is not the case, that you are not envisaging privatization. What is your main objective? Is it to provide service or is it to reduce the amount of the government contribution?

**M. Ivany:** Evidemment, l'objectif demeurera toujours celui de maintenir les services que nous fournissons et de les améliorer dans la mesure du possible.

Il m'incombe de le faire le plus efficacement possible, je le répète.

**Mr. Robichaud:** You also say on page 9:

We will be reviewing and setting standards for all our on board services from the way our staff greet and service customers, to food services, the entertainment provided. . .

I must congratulate you on the services you provide your customers, and especially with regard to service upon arrival at Cape Tourmentin, where your service is bilingual to a certain degree. I believe you have managed to provide that service without unduly disrupting those who were working there. Many of the workers were unilingual anglophones and they were afraid of losing their job. Will you be trying to do the same on board ships and I mean by that offering bilingual services while protecting those who already hold jobs? This is also important in my view.

**M. Ivany:** Nous offrons déjà des services bilingues à bord. Certains membres de nos équipages sont déjà bilingues et ils portent une épinglette qui indique qu'ils peuvent parler l'une ou l'autre des deux langues officielles.

Le service bilingue est important non seulement en principe mais dans la pratique. Il nous faut offrir à nos clients des services dans les deux langues, étant donné qu'un grand nombre de nos passagers sont francophones.



[Text]

travelling who are francophones, for instance, to P.E.I. in the summertime, it gets very, very high.

I think as a good customer relations stance it would be incumbent on us to provide the services in both languages, and that is our mandate. By the way, we have put an official languages co-ordinator in place. For instance, in Moncton today, 15% of our employees are bilingual. A year ago, 3.1% of all of our employees were bilingual. Today it is up to 4.1%, and that program will certainly continue.

• 1000

**The Chairman:** I just remind members, because of the time constraints, that we are going to have Mr. Ivany—this is his first sail, to a point—back after another Marine Atlantic, when we will really be able to zone in. Mr. Pronovost, would you take the Chair, because I have to go see someone.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Thank you, Mr. Ivany and gentlemen. On pages 6 and 7 of your statement, Mr. Ivany, you list six commitments. There is one glaring omission, and it is not mentioned at all in the annual report. There are a couple of brief mentions in the summary of your corporate plan and 1989 operating budget, etc., on the whole issue of employment equity. I would suggest that the next time you appear, you have another commitment in there.

The annual report under the Employment Equity Act gives Marine Atlantic its lowest rating—a C rating—with respect to women, aboriginal peoples and members of visible minorities. You get a B rating with respect to persons with disabilities. I know you cannot do this overnight. You will try to hire people like that as and when there are retirements or if you had to add staff.

You do not have a very good record or reputation. I would like to know what action is being taken on an ongoing basis by Marine Atlantic. Why is the record so poor? What steps are you taking to improve it? Will your 1989 annual report include information on your employment equity programs?

**Mr. Ivany:** I think that is an excellent question. Quite frankly, I would have to say that Marine Atlantic is a relatively new corporation. We have ongoing programs. We are developing at this point in time some strategic planning exercises, which I think would have to incorporate, not only official languages participation, but also employment equity. I believe it is a very, very important issue that we have to address in a more serious fashion than we have in the past.

[Translation]

Je pense par exemple à la traversée à l'Île-du-Prince-Édouard, l'été, où les francophones sont très nombreux.

Pour avoir de bonnes relations avec notre clientèle, nous devons fournir nos services dans les deux langues et cela correspond à notre mandat. A propos, nous avons nommé un coordonnateur des langues officielles et à Moncton, actuellement, 15 p. 100 de nos employés sont bilingues. Il y a un an seulement, 3,1 p. 100 de tous nos employés étaient bilingues alors qu'aujourd'hui cette proportion s'élève à 4,1 p. 100 et nous comptons continuer sur notre lancée.

**Le président:** Comme le temps presse, je voudrais vous rappeler que, pour M. Ivany c'est le «baptême de l'eau», en quelque sorte, que Marine Atlantique n'en est qu'à son voyage inaugural et que nous reverrons M. Ivany pour mieux cerner les questions. Monsieur Pronovost, auriez-vous l'obligeance de prendre ma place, car je dois m'absenter pour voir quelqu'un.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Je vous remercie, monsieur Ivany ainsi que vos collaborateurs. A la page 7 et 8 de votre déclaration, monsieur Ivany, vous citez six principes qui guident votre société. Il y a une omission flagrante, un point qui n'est cité nulle part dans le rapport annuel. Il est fait brièvement mention, à certains endroits de votre résumé de votre plan d'entreprise et de votre budget d'exploitation de 1989, de la question de l'équité de l'emploi mais je crois que vous feriez bien, lors de votre prochaine comparution, d'ajouter un principe directeur à ceux déjà mentionnés.

Dans le rapport annuel paru dans le cadre de la Loi sur l'équité en matière d'emploi, Marine Atlantique obtient une cote C, la plus basse, pour l'emploi des femmes, des autochtones et des membres des minorités visibles et la cote B pour les personnes atteintes d'infirmités. Je sais qu'une situation pareille ne redresse pas du jour au lendemain et que vous essayerez d'embaucher des gens de cette catégorie quand il y aura des mises à la retraite, ou quand vous embauchez du personnel supplémentaire.

Mais vous n'avez pas très bonne réputation? Que comptez-vous faire pour faire prendre à Marine Atlantique une nouvelle orientation? Quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer cette situation? Votre rapport annuel de 1989 contiendra-t-il des informations sur vos programmes d'équité en matière d'emploi?

**M. Ivany:** C'est là une excellente question. Je voudrais toutefois vous rappeler que Marine Atlantique est une société relativement récente, que nous avons mis en place des programmes à cet effet, que nous procédons actuellement à une planification stratégique qui prévoiera, je pense, non seulement le rôle des langues officielles, mais également l'équité en matière d'emploi. C'est un problème très important sur lequel nous devons nous pencher davantage que par le passé.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** What about pay equity? I imagine you have a number of women employees. Is pay equity in place?

**Mr. Ivany:** Yes, it is.

**Mr. Benjamin:** Good. Can you provide us with a copy of your schedule of rates and fares?

**Mr. Ivany:** Certainly.

**Mr. Benjamin:** It would be useful. If you had full cost recovery, by how much would you have to increase the fares? If you were to get Marine Atlantic on at least a break-even operation, by how much would you have to increase fares and rates?

**Mr. Ivany:** We have an operating budget in the area of \$190 million. Our revenues come in at about \$70 million. You can see that we would need some dramatic increases in fares to break even. I could give you some level of subsidies if you want on our various services, and it will only take a minute to do so. This would certainly give you some indication of what we would have to do about rates.

For instance, on our North Sydney to Port-aux-Basques run, we are subsidized 55%; North Sydney to Argentia, 15%. On the Newfoundland coastal service, which is the south coast of Newfoundland from Lewisporte and St. John's to Goose Bay, both north and south Labrador, we are subsidized 82%. That is on a budget of about \$30 million, by the way.

**Mr. Tobin:** You are going to have to double freight rates.

• 1005

**Mr. Benjamin:** You would have to more than double them.

**Mr. Ivany:** We would have to increase freight rates by several hundred percent in order to break even on that one: P.E.I. service between Cape Tormentine and Borden, 60%; Saint John and Digby, 25%; and Bar Harbour and Yarmouth, 30%. In all services, we are subsidized by about 60%. Insurmountable increases would have to take place.

**Mr. Benjamin:** Yes. That is why at this point, at least, I am not worried about privatization. You would have to be nuttier than a fruit cake to buy it. Does the State of Maine or the United States government contribute anything to the service to Bar Harbour?

**Mr. Ivany:** Just in terms of advertising and promoting it.

**Mr. Benjamin:** They do not take part in any of the sharing of the subsidy.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Qu'en est-il de l'équité en matière de salaire? Parmi vos employés, il doit y avoir des femmes. Sont-elles traitées comme les hommes en matière de salaires?

**M. Ivany:** Oui.

**M. Benjamin:** Très bien. Pouvez-vous nous fournir votre barème de tarifs?

**M. Ivany:** Certainement.

**M. Benjamin:** Ce serait fort utile. Si vous deviez vous passer de subvention, de combien devriez-vous augmenter les tarifs? Si votre société devait atteindre tout au moins le seuil de rentabilité, de combien devriez-vous augmenter les tarifs?

**M. Ivany:** Notre budget d'exploitation est de l'ordre de 190 millions de dollars, et nos recettes s'élèvent à environ 70 millions de dollars. Pour faire ce chiffre d'affaires critique, nous devrions donc augmenter considérablement nos tarifs. Je peux vous indiquer le niveau approximatif de subvention de nos divers services, il me faut quelques instants pour cela, mais ceci vous permettrait certainement de juger de l'augmentation de nos tarifs.

C'est ainsi que sur le trajet de North Sydney à Port-aux-Basques, nous sommes subventionné à 55 p. 100 et de Sydney à Argentia, à 15 p. 100. Pour le service de cabotage de Terre-Neuve, à savoir la côte méridionale de Lewisporte et St-Jean à Goose Bay, à savoir le nord et le sud du Labrador, nous sommes subventionnés à 82 p. 100, et ce sur un budget d'environ 30 millions de dollars.

**M. Tobin:** Vous allez devoir doubler les tarifs du fret.

**M. Benjamin:** Il faudrait plus que les doubler.

**M. Ivany:** Nous devrions augmenter les tarifs du fret de plusieurs centaines de points de pourcentage pour atteindre le seuil de rentabilité sur le service de l'Île-du-Prince-Edouard, entre Cap-Tormentin et Borden, 60 p. 100, entre St-Jean et Digby, 25 p. 100 et entre BarHarbour et Yarmouth, 30 p. 100. Pour l'ensemble des services, nous sommes subventionnés à environ 60 p. 100. Il faudrait donc procéder à des augmentations considérables.

**M. Benjamin:** C'est exact. C'est bien la raison pour laquelle la privatisation ne m'inquiète guère, à l'heure actuelle car on aurait peine à trouver quelqu'un d'assez cinglé pour acquérir votre société. L'État du Maine ou le gouvernement des États-Unis contribuent-ils au service de Bar Harbour?

**M. Ivany:** Uniquement par leur campagne de publicité.

**M. Benjamin:** Mais ils ne contribuent pas aux subventions.



[Text]

**Mr. Ivany:** No.

**Mr. Benjamin:** In other words, they could not care less if it quit.

**Mr. Ivany:** They care very much about it because it adds something to their economy and it gets tourists up and through their area.

**Mr. Benjamin:** Why do you not go after them for a few bucks at least?

**Mr. Ivany:** That is not a bad idea. I will take you up on it.

**Mr. Benjamin:** If they are benefiting from it, they should share in the costs of the service. Lots of luck.

I am also curious about another matter. In the move from CN to Marine Atlantic, what was involved? Did the federal government pay CN for the assets? Did CN just turn them over for \$1? What were the financial arrangements when CN was relieved of that subsidiary?

**Mr. Ivany:** This is certainly way before my time. I have the guy here who could answer the question for you very quickly, Mr. Darrell Weaver.

**Mr. Darrell Weaver (Vice-President of Finance and Administration, Marine Atlantic):** The assets were de-trusted from CN and turned over to CN Marine. There were no moneys involved. It was just a straight book transaction.

**Mr. Benjamin:** I see; a legal document in exchange of \$1 made it. . . There was nothing CN was reimbursed for at all then.

**Mr. Weaver:** No. In the case of Newfoundland Dockyard, a purchase price was involved.

**Mr. Benjamin:** The government paid CN for the dockyard, did it?

**Mr. Weaver:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** Do you make money on the dockyard?

**Mr. Ivany:** No, sir.

**Mr. Benjamin:** You do not. Do you on outside business?

**Mr. Ivany:** No, sir. We do not make any money. As a matter of fact, the dockyard is a subsidized operation today.

**Mr. Benjamin:** I see. What is the rate of subsidy?

**Mr. Ivany:** On sales last year of \$15 million, they received \$3 million in subsidy.

**Mr. Benjamin:** About 20%.

**Mr. Ivany:** Yes.

**Mr. Benjamin:** The other matter I was wanting to just briefly get into concerns some competing firms that operate in certain parts of where you operate. You say that predatory pricing is repulsive. I presume that your competitors are staying away from predatory pricing or

[Translation]

**M. Ivany:** Non.

**M. Benjamin:** Autrement dit, votre sort leur est indifférent.

**M. Ivany:** Notre sort ne leur est nullement indifférent, parce que nous ajoutons à leur prospérité et leur amenons des touristes.

**M. Benjamin:** Pourquoi n'essayez-vous pas d'en tirer au moins quelques dollars?

**M. Ivany:** L'idée n'est pas mauvaise, j'essaierai de m'en inspirer.

**M. Benjamin:** S'ils en profitent, ils devraient participer aux coûts. Bonne chance.

Il y a autre chose qui m'intrigue: comment s'est fait le passage de CN à Marine Atlantique? Le gouvernement fédéral a-t-il payé CN pour les actifs; ou CN les a-t-il simplement vendus pour 1\$? Quelles étaient les dispositions financières aux termes desquelles CN s'est débarrassé de cette filiale?

**M. Ivany:** Cela s'est passé longtemps avant mon entrée en fonction mais M. Darrell Weaver, ici présent, pourra vous fournir cette information.

**M. Darrell Weaver (vice-président, Finances et administration, Marine Atlantique):** Les actifs ont été retirés à CN et transférés à CN Marine, sans transaction financière. C'était une simple opération comptable.

**M. Benjamin:** Je vois: un document juridique en échange d'une somme de 1\$. . . CN n'a donc rien reçu en remboursement.

**M. Weaver:** Non mais le chantier naval de Terre-Neuve a été vendu.

**M. Benjamin:** Le gouvernement a donc versé à CN une somme pour le chantier naval?

**M. Weaver:** Oui monsieur.

**M. Benjamin:** Vous faites des bénéfices avec le chantier naval?

**M. Ivany:** Non monsieur.

**M. Benjamin:** En faites-vous sur d'autres affaires?

**M. Ivany:** Non monsieur. Nous ne réalisons aucun bénéfice, le chantier naval est subventionné à l'heure actuelle.

**M. Benjamin:** Et quel est le taux de subvention?

**M. Ivany:** L'an dernier, sur des ventes de 15 millions de dollars, la subvention a été de 3 millions de dollars.

**M. Benjamin:** Soit environ 20 p. 100.

**M. Ivany:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Il y avait une autre question que je voulais aborder, concernant certaines entreprises qui vous font concurrence sur votre propre terrain. Vous dites que les prix de bradage vous répugnent; et vos concurrents s'abstiennent sans doute de les pratiquer, car ils

[Texte]

they would go broke. Realistically, since you are operating an essential public service and you have to operate it as you would any other public utility, it does not matter whether it is publicly or privately owned. With the volume you have and even with projected increases, the market is not really big enough for much more than your operation, is it?

**Mr. Ivany:** With respect, unless you go into a new area where you offer something completely new... For instance, ASL offered a service from Halifax to St. John's. This was a new service. Of course, half the population of Newfoundland is on the Avalon Peninsula and certainly there was a market there for that.

When it comes to ferry operations, given the demographics in Atlantic Canada with its sparse population, we have to have the service there. I would find it very, very difficult to comprehend, for instance, why anybody would put on an alternative service from North Sydney to Port-aux-Basques.

**Mr. Benjamin:** How many members are on the board of directors?

**Mr. Ivany:** There are 15 members, I believe.

• 1010

**Mr. Benjamin:** What do they get paid? I saw some horrifying figures yesterday for CN board members and I was just wondering what—

**Mr. Ivany:** I do not know. I should, but I do not.

**Mr. Tobin:** What is the answer, Mike?

**Mr. Mike Gushue (Vice-President of Public Affairs and Marketing, Marine Atlantic):** It is \$3,500 per year plus per diem.

**Mr. Benjamin:** For each board member, including the chairman?

**Mr. Ivany:** Yes.

**Mr. Benjamin:** What is the per diem?

**Mr. Ivany:** It is \$250 plus expenses.

**Mr. Benjamin:** And they meet how often?

**Mr. Ivany:** Once a quarter.

**Mr. Benjamin:** Four times a year. Fair enough. Okay, that does not seem unreasonable—as long as it is not the \$180,000 that one character is getting on CN. God!

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Looking at your map, I am sure, sir, that coming from Newfoundland you are probably aware of where the Magdalen Islands would be found in eastern Canada.

**Mr. Ivany:** Yes.

**Mr. Gray:** I wonder if, in your new function, perhaps Marine Atlantic would be interested in looking at a service from... The existing service now serves P.E.I. to Grindstone in the Magdalens, which is operated by a

[Traduction]

risqueraient la faillite. Dans la pratique, puisque vous administrez un service d'utilité public qui doit être exploité en tant que tel, il importe peu qu'il appartienne à l'État ou à des particuliers. Avec le volume d'affaires que vous faites et même avec les augmentations prévues, le marché ne laisse pas de place à une autre entreprise, n'est-ce pas?

**M. Ivany:** Non, à moins que vous ne vous lanciez dans une nouvelle voie ou vous ayez quelque chose de complètement différent à offrir? C'est ainsi qu'ASL a offert un service, nouveau, entre Halifax et St-Jean. La moitié de la population de Terre-Neuve résidant dans la péninsule d'Avalon, il existait certainement un marché dans cette région.

Quand on en vient au service de traversiers, compte tenu de la faible population des Maritimes, nous devons desservir cette région. J'aurais beaucoup de mal à comprendre pourquoi une autre entreprise voudrait offrir un autre service entre North Sydney et Port-aux-Basques.

**M. Benjamin:** Combien de membres compte le Conseil d'administration?

**M. Ivany:** Une quinzaine, je crois.

**M. Benjamin:** Combien les paie-t-on? J'ai vu hier des chiffres ahurissants pour les membres du conseil d'administration de CN, et je me demandais... .

**M. Ivany:** Je devrais le savoir, mais je n'en sais rien.

**M. Tobin:** C'est combien, Mike?

**M. Mike Gushue (vice-président, Affaires publiques et commercialisation, Marine Atlantique):** Trois mille cinq cents dollars par an, plus l'indemnité journalière.

**M. Benjamin:** Pour chaque membre du conseil d'administration, y compris le président?

**M. Ivany:** Oui.

**M. Benjamin:** Quelle est l'indemnité journalière?

**M. Ivany:** Elle est de 250\$, plus les débours.

**M. Benjamin:** À quelle fréquence le conseil se réunit-il?

**M. Ivany:** Une fois par trimestre.

**M. Benjamin:** Soit quatre fois par an, ce qui paraît raisonnable en comparaison des 180,000\$ que l'un d'entre eux touche à CN. Seigneur!

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je suis en train d'examiner votre carte. Puisque vous êtes de Terre-Neuve, vous n'ignorez certainement pas où se trouvent les Îles-de-la-Madeleine.

**M. Ivany:** Certainement.

**M. Gray:** Avec les changements qui se sont produits, Marine Atlantique envisagerait-elle peut-être de desservir... Le service actuel fonctionne entre l'Île-du-Prince-Édouard et Cap-aux-Meules, dans les Îles-de-la-



*[Text]*

private company but almost fully subsidized by the federal government. Perhaps at some point you could look at that and see if you could offer a viable alternative for the roughly \$2-million grant the federal government subsidizes.

**Mr. Ivany:** I am quite prepared to take on anything the Minister of Transport wants to throw at us.

**Mr. Gray:** I would like to see a comparison. We talk about cost saving and efficient services and what not; perhaps it might be a good idea if we could get the minister convinced to ask you to make a report on it.

Second question: As regards the topic of either a bridge or a tunnel to P.E.I., a fixed link, your ferry service operates between Cape Tormentine and Borden. Assuming that it be a tunnel or a bridge, what effect would that have on your operations in terms of your personnel and effectiveness?

**Mr. Ivany:** It would be devastating in terms of personnel. We have approximately 650 people working on that service. Along with that, of course, headquarter personnel and regional office personnel would be affected if a fixed link were built.

**Mr. Gray:** If you were back in the private sector and lived in P.E.I., in terms of business would you prefer to have the Marine Atlantic service to operate, whether it be trucking companies or whatever, to move produce back and forth, or would you prefer to have a bridge?

**Mr. Ivany:** I am not sure that is a fair question from where I sit today.

**Mr. Benjamin:** On the fixed link, do not worry about it. It is just trotted out once every four years at election times.

**The Vice-Chairman:** Like the trains.

**Mr. Tobin:** I just want to ask Mr. Ivany if as a general principle he accepts the notion that nobody is realistically expecting Marine Atlantic to break even. You have said yourself, in very gentle language, on the question of Mr. Benjamin, whether or not there will be a competitor for the ferry service from North Sydney to Port-aux-Basques, that you could not see it. What you really meant was there is nobody with that much money and that stunned who would want to try to run a private ferry service. It is impossible, which is why we have Marine Atlantic, which is why we have a Crown corporation. It is a public duty undertaken by the Government of Canada. You and your officials, together with your employees and your equipment, provide that service at a subsidy. Subsidy in this case is not a dirty word; it is the cost of providing the bloody service if we are going to have one.

**Mr. Benjamin:** An essential service.

*[Translation]*

Madeleine, il est aux mains d'une société privée mais presque entièrement subventionné par le gouvernement fédéral. Peut-être pourriez-vous envisager d'offrir vous-mêmes ce service pour la subvention approximative de 2 millions de dollars que verse actuellement le gouvernement fédéral.

**M. Ivany:** Je suis entièrement disposé à me charger de tout ce que voudra bien me confier le ministre des Transports.

**M. Gray:** J'aimerais que vous nous fassiez une étude comparative là-dessus. Il est tout le temps question d'économie à réaliser, d'efficacité à atteindre, etc., et il serait peut-être bon de convaincre le ministre de vous demander de dresser un rapport sur cette question.

L'autre question que je voulais vous poser porte sur la liaison fixe avec l'Île-du-Prince-Édouard, soit par pont soit par tunnel. À l'heure actuelle, votre traversier relie Borden à Cap-Tormentin. Qu'il s'agisse d'un tunnel ou d'un pont, quelles seraient les conséquences pour l'exploitation de cette ligne, et pour le personnel?

**M. Ivany:** Pour ce dernier, ce serait catastrophique. Nos effectifs, pour ce service, s'élèvent à environ 650 personnes et, si on construisait une liaison fixe, le personnel du siège et celui du Bureau régional seraient également affectés.

**M. Gray:** Si vous retourniez au secteur privé et viviez dans l'Île-du-Prince-Édouard, est-ce que vous préféreriez, d'un point de vue pratique, que ce soit Marine Atlantique qui soit chargée du transport, que ce soit par camionnage ou autre, ou préféreriez-vous qu'il y ait un pont?

**M. Ivany:** Je crois que ce n'est pas une question à me poser en raison du poste que j'occupe actuellement.

**M. Benjamin:** Ne vous en faites pas trop pour la liaison. C'est une idée qui fait son apparition périodique une fois tous les quatre ans, quand approchent les élections.

**Le vice-président:** Tout comme les trains.

**M. Tobin:** Je voudrais simplement demander à M. Ivany s'il accepte en principe le fait que nul ne s'attend, en tout réalisme, à ce que Marine Atlantique devienne rentable. Vous avez répondu vous-mêmes en termes choisis à M. Benjamin que vous n'imaginiez guère avoir de concurrents pour le service de traversier de North Sydney à Port-aux-Basques. Mais ce que vous vouliez dire, c'est qu'il ne se trouverait guère de gens suffisamment argentés, et assez peu futés, pour vouloir se lancer dans une entreprise privée de traversiers. Ce serait une folle entreprise, et c'est pourquoi nous avons Marine Atlantique, c'est pourquoi nous avons une société de la Couronne. C'est un service public fourni par le gouvernement du Canada; vous et vos collaborateurs ainsi que vos employés et votre matériel fournissez ce service contre subvention. Il n'y a pas de honte à être subventionné dans un cas pareil, c'est le prix qu'il faut verser pour le service s'il doit y en avoir un.

**M. Benjamin:** Un service essentiel.

[Texte]

**Mr. Tobin:** An essential service. That is correct, Mr. Benjamin.

Given that backdrop, the question I put is whether or not you accept as a general principle that Marine Atlantic's rates should be in line with the increase in the cost of living—or, if you want, the inflation rate—but not in excess of the inflation rate on an annual basis.

**Mr. Ivany:** That is a very tough thing to evaluate. I accept the fact that if we had to charge compensatory rates for our services, nobody would travel on it because—

**Mr. Tobin:** You would not be in business.

**Mr. Ivany:** —the cost for the traveller would be prohibitive.

• 1015

**Mr. Tobin:** You would not be in business.

**Mr. Ivany:** The cost for the traveller would be prohibitive.

At the same time, if we are just going to keep pace with inflation, if I just had to keep pace with inflation, the level of subsidy I receive from the... if I just kept that constant, I would need in excess of 12% a year on the user revenues as an increase, because you understand I have \$70 million. It is the only thing I can get an increase on if I keep the level of subsidy even.

**Mr. Tobin:** But if you kept the level of subsidy even in real dollars, 1990 dollars, in fact you would be reducing the level of subsidy. So you are not keeping anything even. You are actually reducing the subsidy from the Government of Canada. You put it in such a way as to suggest that the Government of Canada maintain its support, but in fact if you keep the subsidy even you are reducing the subsidy substantially year after year.

**An hon. member:** That is Liberal accounting.

**Mr. Tobin:** No, that is not Liberal accounting. That is hardball real dollars and cents accounting. That is not phoney accounting. Mr. Ivany will agree with me, I am sure.

Is that the objective—to try to keep it from growing?

**Mr. Ivany:** Look, as I said initially, my responsibility is to reduce subsidies wherever I can and provide and improve services if I can do that. If it works out that way, I accept it.

**Mr. Tobin:** So that is a target for you.

**Mr. Ivany:** Yes.

**Mr. Tobin:** Mr. Belsher, if your salary stayed at what it is this year for the next 10 years, it would not be Liberal accounting to say you have suffered a real loss of income. The same is true of the level of subsidy.

**Mr. Belsher (Fraser Valley East):** You will be through another term and a loss; the real loss.

[Traduction]

**M. Tobin:** Oui, un service essentiel, vous avez raison, monsieur Benjamin.

Ceci dit, je vous demanderai si vous partez du principe que les tarifs de Marine Atlantique devraient s'aligner chaque année sur l'augmentation du coût de la vie ou, si vous préférez, du taux d'inflation, mais sans dépasser ce dernier.

**M. Ivany:** Là encore vous me posez une question difficile. Je m'incline devant le fait que nous ne pouvons rentabiliser nos services. Personne ne voyagerait si. . .

**M. Tobin:** Vous seriez éliminés.

**M. Ivany:** . . . si le voyageur devait payer un coût exorbitant.

**M. Tobin:** Votre affaire n'existerait plus.

**M. Ivany:** Les tarifs seraient prohibitifs pour le voyageur.

En même temps, que si nous ne faisons que rattraper l'inflation la subvention que je reçois du... si la maintiens constante, il me faudrait obtenir des usagers plus de 12 p. 100 par an d'augmentation, parce que j'ai pour 70 millions de dollars de frais. Si la subvention reste inchangée, c'est la seule façon d'augmenter les recettes.

**M. Tobin:** Mais même si vous conserviez la subvention en dollars réels, en dollars de 1990, elle n'en diminuerait pas moins proportionnellement, de sorte que vous ne maintenez rien. Vous diminuez, en fait, la subvention du gouvernement du Canada. Vous donnez à penser que le gouvernement du Canada maintient sa subvention, mais si elle n'est pas augmentée, elle diminue en fait considérablement d'une année à l'autre.

**Une voix:** C'est de la comptabilité à la mode libérale.

**M. Tobin:** Non, ce n'est pas du tout de la comptabilité à la mode libérale, c'est une comptabilité réaliste et non une comptabilité chimérique. M. Ivany sera d'accord avec moi, j'en suis sûr.

Est-ce là l'objectif, d'essayer de l'empêcher d'augmenter?

**M. Ivany:** Comme je le disais tout à l'heure, ma responsabilité est de diminuer les subventions dans toute la mesure du possible tout en fournissant des services et en les améliorant, si possible. Si cela marche je suis d'accord.

**M. Tobin:** C'est donc un objectif que vous vous fixez.

**M. Ivany:** C'est exact.

**M. Tobin:** Monsieur Belsher, si votre traitement restait inchangé pendant les 10 prochaines années, ce ne serait pas de la comptabilité à la mode libérale que de dire que votre pouvoir d'achat a diminué. Il en est de même du niveau des subventions.

**M. Belsher (Fraser Valley-Est):** Vous aurez un autre mandat et subirez alors une perte, la vraie perte.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Resign.

**Mr. Tobin:** Mr. Belsher, you negotiate an increase your way and we will negotiate ours.

**The Vice-Chairman:** Mr. Tobin, Mr. Belsher, let us not get into that today. We will have an occasion—

**Mr. Tobin:** The Atlantic Provinces Transportation Commission have certainly indicated they have a concern that increases in the cost of truck traffic, for example, have been in excess of the increase for passenger traffic, and the level of increase in cost for both passenger and truck traffic freight has been in excess of the CPI or inflation rate. In other words, we are not seeing you provide a service at a constant cost relative to the inflation rate to Atlantic Canadians, but in real terms there has been a steady increase over and above the rate of inflation; which goes back to the whole concept of the initial mandate. Either we accept it as, in Mr. Benjamin's words—and I am sure you would agree—an essential service, a public duty, a public obligation, hence a Crown corporation, hence with continued federal support, or we do not.

I think you have to be efficient and I think you have to save money where you can, but. . .

I go back to my first question, Mr. Ivany. Which is the greater priority—not only maintaining a quality service but an affordable service or reducing that deficit? I am worried about your personal commitment to deficit reduction. I admire your tenacity, but I get worried about what it is going to do to the cost of living in Atlantic Canada.

**Mr. Ivany:** You made the analogy between trucks and cars. Well, I come from a trucking background. I have always thought the truckers were getting a better deal on the ferries per square foot than the persons with their cars. If I look at some of the increases we put through this year, for instance, somebody says, oh, 10% on the P.E.I. service. Well, 10% on the P.E.I. service meant 25¢. For trucking, 11%. That meant \$1 a tractor-trailer. I mean, really. If you look at the percentages and you look at the real dollars, there is a big difference.

Now let me talk about the 6%, or the increases of more than inflation. What if you looked at the services we are rendering today versus what we have rendered in the past? We have new ships—

**Mr. Tobin:** You have new ships, but you are not financing the ships.

**Mr. Ivany:** I am not being charged the depreciation or the cost of capital on that. All I am saying is that to put these ships into place and to render the services we have would cost more money. If you are talking 1.5 points

[Translation]

**M. Benjamin:** Démissionnez.

**M. Tobin:** Monsieur Belsher, négociez une augmentation comme bon vous semble, et nous ferons de même de notre côté.

**Le vice-président:** Messieurs, pas d'accrochage aujourd'hui. Nous aurons l'occasion. . .

**M. Tobin:** La Commission des transports des provinces de l'Atlantique s'inquiète de ce que le coût du transport par camion ait augmenté davantage que le trafic de voyageurs et de ce que l'augmentation des coûts, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, dépasse l'indice des prix à la consommation ou le taux d'inflation. Autrement dit, vous ne fournissez pas aux gens des Maritimes un service à prix constant par rapport aux taux de l'inflation, mais il y a eu augmentation, en termes réels, par rapport au taux de l'inflation, ce qui nous ramène à votre mandat et aux principes sur lesquels il se fonde. Soit que nous le considérons comme un service essentiel, comme le disait M. Benjamin—et je suis sûr que vous serez d'accord—un service, une obligation publique qui doit être assumée par une société de la Couronne, c'est-à-dire avec l'appui constant du gouvernement fédéral, ou bien les choses se présentent différemment.

Vous devez certes être efficace et réaliser des économies dans toute la mesure du possible, mais. . .

J'en reviens à ma première question, monsieur Ivany: qu'est-ce qui vous paraît le plus important, de maintenir un service non seulement de qualité, mais un service abordable, ou de réduire le déficit? J'admire certes votre ténacité, mais votre insistance personnelle à réduire le déficit m'inquiète, vu ses conséquences éventuelles pour le coût de la vie dans les Maritimes.

**M. Ivany:** Vous évoquez la question des camions et des voitures. À l'origine, je m'occupais de camionnage. J'ai toujours considéré que les camionneurs payaient moins sur les traversiers, par pied carré, que les particuliers avec leur voiture. Si j'examine certaines des augmentations que nous avons imposées cette année, il y a par exemple 10 p. 100 sur le service de l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui revient à 25¢. Il y a eu 11 p. 100 pour le camionnage, ce qui signifie un dollar par tracteur à remorque. Je vous demande un peu. Il y a une grande différence selon que vous considérez le pourcentage ou les sommes que cela représente.

Permettez-moi d'aborder maintenant la question des 6 p. 100, à savoir l'augmentation supérieure au taux d'inflation. Que diriez-vous d'une comparaison entre les services d'autrefois et ceux que nous assurons à présent? Nous avons de nouveaux bateaux. . .

**M. Tobin:** Vous avez de nouveaux bateaux, mais vous ne les financez pas.

**M. Ivany:** Il est vrai qu'on ne nous fait pas payer l'amortissement ou le coût du capital, mais ce que je voulais dire, c'est qu'il en coûterait davantage d'acquiescer ces bateaux et d'assurer les services comme nous le

[Texte]

above inflation. . . well, I guess you cannot deny that; we have averaged about 6%.

**Mr. Tobin:** Look, Mr. Ivany, nobody—certainly not I, nor, do I think, anybody else on this committee—would suggest to you you should be doing anything other than being as efficient as possible. But I would suggest to you that we can pick runs like P.E.I. or Labrador where seemingly large increases translate into what appear to be reasonable amounts of money.

• 1020

However, I would assure you from the point of view of my party that when we get into increases as a trend year after year that are greater than the rate of inflation, while you may be cutting down in real dollars the amount of subsidy the “feds” have to pay to Marine Atlantic, in my judgment you are also passing along in real dollars a rate of increase in the cost of living in island provinces, because a great deal moves by way of the sea, and as you try to save the federal government money you are passing it along to the consumers of Newfoundland. And at that stage we are going to ask what your mandate is. Is your mandate to get the subsidy down or to provide a service? If it appears to be that the emphasis is on the subsidy side, then we are going to have a serious difference of opinion. I do not know that we have one yet, but. . .

**Mr. Ivany:** I understand.

**M. Robichaud:** Si on construisait un pont ou un tunnel à l'Île-du-Prince-Édouard, quelque 650 travailleurs ou travailleuses en seraient affectés directement, dites-vous. Savez-vous si quelqu'un a vraiment examiné ce problème? On semble dire aux travailleurs que si un lien fixe se construisait, on donnerait aux gens déplacés la priorité pour travailler sur le pont ou le lien fixe.

Est-ce que Marine Atlantique a examiné les emplois qu'elle pourrait offrir à ces travailleurs ou travailleuses déplacés, sur le nouveau pont ou dans leur système actuel, ou si Marine Atlantique ne se reconnaît aucune responsabilité vis-à-vis de ces travailleurs?

On a aménagé chez nous un parc national. Vous avez certainement entendu parler du Parc national Kouchibouguac. On a déplacé 210 familles. On leur disait à l'époque: Lorsque des emplois seront créés, on vous les offrira en priorité. On semble dire la même chose maintenant: Si un pont ou un lien fixe quelconque est construit, les travailleurs auront la première chance. Cependant, je sais qu'au Parc national Kouchibouguac, lorsque les gens font une demande d'emploi, ils n'ont pas vraiment la priorité comme on le leur avait dit. Marine Atlantique sait-elle si quelqu'un étudie ce problème, ou est-ce Marine Atlantique elle-même qui le fait? Cela m'inquiète.

**Mr. Ivany:** Certainly. First of all, we are very, very concerned about our employees and what would happen to them if and when a fixed link is built. About whether or not they would have first crack at the jobs on the

[Traduction]

faisons. Si vous parlez de 1,5p. 100 au-dessus de l'inflation. . . et bien, c'est indéniable, notre augmentation est en moyenne de 6 p. 100.

**M. Tobin:** Il n'est personne, monsieur Ivany—ni moi ni qui que ce soit d'autre, je pense, ici présent—qui vous déconseillerait d'être aussi efficace que possible, mais je veux simplement vous faire comprendre qu'il y a des trajets comme l'Île-du-Prince-Édouard ou le Labrador où des augmentations relativement importantes semblent rapporter des sommes d'argent assez considérables.

Cela dit, mon parti et moi estimons que même si des augmentations tarifaires qui dépassent le taux d'inflation tous les ans ont pour effet de diminuer les subventions versées par le gouvernement fédéral à Marine Atlantique, elles font croire le coût de la vie dans les provinces insulaires. En effet, une grande partie des marchandises à destination ou en provenance de ces provinces est transportée par mer, et ce sont les consommateurs de Terre-Neuve qui payent vos économies. Votre mandat est-il donc de diminuer le déficit ou de fournir un service? Si vous me dites que votre mandat est plutôt de réduire les subventions de la part du fédéral, et bien, nous ne sommes plus du tout d'accord. Je ne sais pas si c'est le cas.

**M. Ivany:** Je vous comprends.

**Mr. Robichaud:** If a bridge or tunnel to P.E.I. were built, you say that approximately 650 workers would be directly affected. Do you know whether anyone has seriously studied this problem? Apparently workers are being told that if a fixed link were built, displaced workers would be given priority for jobs on the bridge or the fixed link.

Has Marine Atlantic studied the jobs it could offer to these displaced workers, either on the new bridge or within its present system, or does Marine Atlantic not acknowledge any responsibility toward these workers?

A National Park has been established in my region. You have certainly heard of Kouchibouguac National Park. 210 families were displaced. At the time, they were told that if any jobs were created, they would have first crack at them. Now you seem to be saying the same thing; if a bridge or some sort of fixed link is built, those workers will have priority. However, I know that when people apply for a job in Kouchibouguac National Park, they do not really get the priority that was promised them. Does Marine Atlantic know whether anyone is studying this problem, or is Marine Atlantic itself doing so? This problem is of concern to me.

**M. Ivany:** Bien sûr. Premièrement, nous nous préoccupons énormément de nos employés et du sort qui serait le leur si jamais une liaison fixe était construite. Maintenant, je ne sais pas s'il est à Marine Atlantique de



[Text]

bridge, I am not sure that is for Marine Atlantic to say. I would suspect they might. What would concern us is that the building of a bridge is one part of the phase, but when the bridge is built it is my understanding the complement of employees would reduce to about 80. So we have that differential of several hundred employees that we have to be concerned about.

I believe if a fixed link were built there would be the normal remuneration packages, and those would take care of employees. If, for instance, there is a decision to build a fixed link, we would gear up whatever personnel are necessary to prepare for that eventuality, and certainly the concern would be for our employees and what would happen to them in terms of adjustment, retraining, etc.

Yes, we are concerned about that.

**M. Robichaud:** Donc, au moins 550 employés seraient affectés. Vous dites que le pont emploierait quelque 80 personnes. Vous n'auriez pas de place ailleurs dans le système pour absorber ces gens-là, n'est-ce pas? Vous leur offririez tout simplement *a separation package* comme vous dites.

**Mr. Ivany:** As I understand it, yes.

• 1025

**M. Robichaud:** On entend aussi dire que si un lien fixe était construit, Marine Atlantique penserait peut-être à déménager son siège social de Moncton. Est-ce que cette rumeur est fondée?

**Mr. Ivany:** Right now there are absolutely no plans to move Marine Atlantic's headquarters anywhere. If the fixed link is built, we would have to revisit the whole question.

**Le vice-président:** Monsieur Robichaud, c'est une question très hypothétique.

**M. Robichaud:** Très hypothétique, oui.

**Le vice-président:** Je vous félicite de vous intéresser à cette question-là, parce que c'est un sujet important dont il est question depuis très longtemps. Cependant, il y a encore très loin de la coupe aux lèvres. Si une décision était prise, ce projet s'échelonnerait certainement sur plusieurs années. Je vous félicite de l'intérêt que vous manifestez pour les travailleurs qui pourraient éventuellement être touchés.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I know my colleague, Mr. Benjamin, previously raised the whole question of employment equity. Of the 15 members of the board, are any of them women?

**Mr. Ivany:** Yes.

**Mr. Angus:** How many?

**Mr. Ivany:** Two.

**Mr. Angus:** Are you prepared to recommend that appointments be made until you have equality on the board?

[Translation]

dire à qui on donnerait des emplois en priorité; je suppose que ce serait en effet à ces travailleurs-là. À notre avis, ce qui est inquiétant, c'est plutôt la réduction prévue dès la fin des travaux, à environ 80 employés, de l'effectif de ce pont. Elle toucherait quelques centaines d'employés.

D'après moi, si une liaison fixe était construite, on verserait les indemnités habituelles de départ afin de fournir à ces employés une certaine sécurité. Par exemple, si l'on décidait de construire une liaison fixe, nous y affecterions le personnel nécessaire et nous nous occuperions de leur adaptation et recyclage.

Alors oui, nous nous en préoccupons.

**Mr. Robichaud:** So at least 550 employees would be affected. You say that the bridge would employ about 80 persons. You would not be able to absorb them anywhere else in the system, would you? You would simply offer them the separation package you mentioned.

**M. Ivany:** À ma connaissance, oui.

**Mr. Robichaud:** We also hear that if a fixed link were built, Marine Atlantic might consider moving its head office to Moncton. Is there some basis to this rumour?

**M. Ivany:** En ce moment, Marine Atlantic n'a nullement l'intention de déménager son siège. Si la liaison fixe était construite, il faudrait revoir toute la question.

**The Vice-Chairman:** Mr. Robichaud, that is a very hypothetical question.

**Mr. Robichaud:** It is indeed.

**The Vice-Chairman:** I commend you for your interest in the issue, which is an important and long-standing one. However, it is not yet imminent. If a decision were made, the project would certainly extend over a number of years. I commend you for your interest in the workers that would be affected.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je sais que mon collègue, M. Benjamin, a déjà entamé la question de l'équité en matière d'emploi. Parmi les 15 membres de votre conseil d'administration, y a-t-il des femmes?

**M. Ivany:** Oui.

**M. Angus:** Combien?

**M. Ivany:** Deux.

**M. Angus:** Êtes-vous prêt à recommander qu'on nomme des membres à ce conseil jusqu'à ce que l'égalité y soit atteinte?

[Texte]

**Mr. Ivany:** I think I would have to take a look at the situation. I would have no objection to doing that if I felt that there was actually an inequity.

**Mr. Angus:** Let me turn to the actual movements. How does Marine Atlantic handle the transportation of hazardous goods on a vessel that is also transporting human beings?

**Mr. Ivany:** We have, I believe, one of the best records in terms of the transportation of dangerous goods. We have developed a computer program that tells us every dangerous-goods commodity on each ship. We have special sailings when we have to ship dynamite, propane, and other dangerous goods. We do not mix propane and dynamite with customers. To protect customers, we have open decks in which we transport dangerous goods. I think you will find that Marine Atlantic is a leader in the development and implementation of the Dangerous Goods Act that was passed a couple, three years ago.

**Mr. Angus:** Are the employees of Marine Atlantic advised of the presence of dangerous goods? Do they receive a pre-departure briefing on methods of handling such cargo?

**Mr. Ivany:** Marine Atlantic employees are all trained in the handling of dangerous goods. When you get into a spill situation, that is an emergency. They would have some peripheral knowledge of how to contain that until the proper people could be called in. When a trucker carrying dangerous goods comes onto one of our ships, he has to present a manifest and copies of bills in which the goods are designated as dangerous. For instance, on the P.E.I. service, you have to make a reservation to get on our dangerous-goods crossing.

**Mr. Angus:** I do not raise this because of any problems on the east coast. However, I am aware of problems with B.C. Ferries. They have not told their employees that they are carrying dangerous goods or taught them how to deal with this situation.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** In your consolidated statement of income, is my interpretation correct? You have depreciation amortization as \$20 million for the year. From reading the financial notes it sounds as if the income statement of \$66 million takes that into account. There seems to be a balancing there. Over the life of the vessel you put a certain portion into income for that amount and then charge it off as depreciation, so it is an in-and-out figure. Is that right?

**Mr. Ivany:** Basically, yes. We depreciate our assets. We also amortize the funding we receive from the federal government. It is therefore a wash.

[Traduction]

**M. Ivany:** Il faudrait que j'examine la situation. Je ne m'y opposerais pas s'il me semblait qu'il y avait en effet inégalité.

**M. Angus:** J'aimerais parler maintenant du transport même. Dans le cadre du transport des matières dangereuses et des voyageurs sur un même navire, quelles précautions Marine Atlantic prend-elle?

**M. Ivany:** Je crois que nous avons un dossier des plus exemplaire dans le transport des matières dangereuses. Nous avons mis au point un logiciel qui nous informe sur toutes les matières dangereuses transportées sur chacun de nos navires. Nous consacrons certains voyages au transport de la dynamite ou du propane, par exemple, et nous ne transportons pas en même temps des voyageurs. Afin de protéger les voyageurs, nous transportons les marchandises dangereuses sur des ponts ouverts. Je pense que vous constaterez que Marine Atlantic a joué un rôle important dans l'élaboration de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, adoptée il y a quelques années, et dans sa mise en application.

**M. Angus:** Est-ce que Marine Atlantic avertit ses employés de la présence de matières dangereuses lors d'un voyage donné? Avant le départ de navires transportant de ces matières, est-ce que Marine Atlantic donne à ses employés des séances d'instructions sur la manutention de ces cargaisons?

**M. Ivany:** Tous les employés de Marine Atlantic reçoivent une formation portant sur la manutention des matières dangereuses. Un déversement constitue une urgence; dans une telle situation, nos employés ont une certaine connaissance des mesures à prendre afin de limiter les dégâts jusqu'à l'arrivée des experts. Le conducteur d'un camion chargé de matières dangereuses qui prend passage sur un de nos navires doit présenter un manifeste ainsi que des documents identifiant la cargaison dangereuse. Par exemple, entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent, il lui faut prendre place sur un voyage réservé aux matières dangereuses.

**M. Angus:** Si je soulève cette question ce n'est pas parce qu'il y a des problèmes sur la côte est. Par contre, je sais que la société B.C. Ferries a quelques problèmes; cette société n'a pas averti ses employés lors du transport des matières dangereuses et ne leur a pas donné d'instructions à ce sujet.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Dans l'état consolidé des recettes et des dépenses de votre entreprise pour cette année, je vois des dépréciations s'élevant à 20 millions de dollars. D'après les notes à ces documents, on semble en tenir compte en calculant les recettes. En d'autres termes, la dépense que représente la dépréciation de navires est compensée par une réduction dans la valeur de ce bien et ce, pendant toute sa vie utile, n'est-ce pas?

**M. Ivany:** Oui, essentiellement. Nous comptabilisons la dépréciation de nos biens. Nous amortissons également les fonds que nous recevons du gouvernement fédéral. Cela s'annule donc l'un l'autre.



[Text]

[Translation]

• 1030

**Mr. Atkinson:** Your actual commercial revenue would then be \$20 million less than this figure shows. The revenue you actually take in as a result of passage is about \$46 million a year. Is that correct?

**Mr. Weaver:** Our actual commercial revenues were \$73 million in 1988. We received government funding from the Marine Atlantic ferry operations of \$119.2 million. The depreciation and amortization and the reduction of provision for capital assistance are almost identical, the reason being that as we depreciate the assets we also amortize the capital funding we received from the federal government.

**Mr. Atkinson:** So that is the balancing figure—the reduction in provision for capital assistance, not your revenues. The revenues—

**Mr. Weaver:** The revenues are pure fare-box revenues.

**Mr. Atkinson:** Fine. Thank you.

**Le vice-président:** Je remercie M. Ivany et ses collègues. Nous aurons certainement l'occasion de les revoir à ce Comité. Les questions ont été très intéressantes.

Do you have a question, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Mr. Ivany, when will your 1989 annual report be ready? I asked earlier about your rates and fares—do you have them for 1988 and 1989? We can check—

**Mr. Ivany:** Certainly. The annual report should be ready by the end of February.

**Mr. Benjamin:** Then we will be hearing from you again in March or April.

**Le vice-président:** Merci, messieurs.

Our next meeting will be next Tuesday at 9.30 a.m. and it will be in camera. We will look at the future business of the committee. Please be prepared.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I will not be in town until later that day. Would it be possible to have the in camera meeting in the afternoon?

**The Vice-Chairman:** I will check with the chairman and with the clerk.

Merci beaucoup, messieurs. À mardi prochain.

La séance est levée.

**M. Atkinson:** Vos recettes réelles seraient donc inférieures de 20 millions de dollars à ce que montre ce chiffre. Les recettes provenant des usagers s'élèvent donc à environ 46 millions de dollars par an, n'est-ce pas?

**M. Weaver:** Nos recettes réelles découlant des opérations de transport étaient de 73 millions de dollars en 1988. Le gouvernement nous a versé 119,2 millions de dollars pour les services de traversiers de Marine Atlantique. La dépréciation et l'amortissement ainsi que la réduction de la provision pour aide financière s'équilibrent plus ou moins parce qu'en dépréciant les actifs nous amortissons également l'aide financière que nous recevons du gouvernement fédéral.

**M. Atkinson:** De sorte que vous équilibrez vos comptes non par vos recettes, mais par la réduction de la provision pour aide financière. Les recettes. . .

**M. Weaver:** Les recettes proviennent uniquement des tarifs.

**M. Atkinson:** Très bien. Je vous remercie.

**The Vice-Chairman:** I thank Mr. Ivany and his colleagues. There will certainly be another opportunity to invite them to appear. The questions have been most interesting.

Est-ce que vous avez une question à poser, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Quand votre rapport annuel de 1989 sera-t-il publié, monsieur Ivany? Je vous ai posé tout à l'heure une question sur vos tarifs, est-ce que vous les avez pour 1988 et 1989? Nous pouvons vérifier. . .

**M. Ivany:** Certainement. Le rapport annuel devrait être prêt vers la fin de février.

**M. Benjamin:** En ce cas nous vous reverrons en mars ou en avril.

**The Vice-Chairman:** Thank you, gentlemen.

La prochaine réunion aura lieu mardi prochain à 9h30 et se déroulera à huis clos. Nous examinerons les travaux futurs du Comité et je vous demande de vous y préparer.

**M. Angus:** Monsieur le président, ce jour-là je ne serai de retour en ville que plus tard. Serait-il possible de tenir la séance à huis clos dans l'après-midi?

**Le vice-président:** J'en parlerai au président et au greffier.

Thank you very much, gentlemen. See you next Tuesday.

The meeting is adjourned.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

##### *From Marine Atlantic:*

Terry Ivany, President and Chief Executive Officer;  
Darrell Weaver, Vice-President of Finance and  
Administration.

#### TÉMOINS

##### *De Marine Atlantique:*

Terry Ivany, Président-directeur général;  
Darrell Weaver, Vice-président des finances et de  
l'administration.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 31

Thursday, February 8, 1990

Tuesday, February 20, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 31

Le jeudi 8 février 1990

Le mardi 20 février 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Future business of the Committee

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the subject-matter of Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la teneur du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 8, 1990  
(37)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan and Denis Pronovost.

*Acting Member present:* Brian White for Larry Schneider.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to discuss future business.

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 111, the Committee invite Glendon R. Stewart, President of the St. Lawrence Seaway Authority, to appear before the Committee.

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 108(2), the Committee undertake consideration of the subject-matter of Bill C-26, *An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)*.

At 10:34 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, FEBRUARY 20, 1990  
(38)

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 112-N, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider, Brian Tobin.

*Acting Members present:* Gilles Bernier for Arnold Malone, Louise Feltham for Pierrette Venne, Rod Laporte for Iain Angus.

*Other Members present:* Ross Belsher, Howard Crosby, George Proud.

*In attendance: From the Library of Parliament:* David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Atlantic Provinces Transportation Commission:* Ramsay Armitage, General Manager; Peter Vuillemot, Assistant General Manager; Keith Russell, Executive Secretary, Atlantic Farmers' Council; John Doering, Vice-President and General Manager, Dover

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 8 FÉVRIER 1990  
(37)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost.

*Membre suppléant présent:* Brian White remplace Larry Schneider.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux à venir.

Il est convenu,—Qu'en application de l'article 111, le Comité invite à témoigner Glendon R. Stewart, président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Il est convenu,—Qu'en conformité du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne l'étude du projet de loi C-26, *Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)*.

À 10 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 20 FÉVRIER 1990  
(38)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 112-N de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider et Brian Tobin.

*Membres suppléants présents:* Gilles Bernier remplace Arnold Malone; Louise Feltham remplace Pierrette Venne; Rod Laporte remplace Iain Angus.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Howard Crosby, George Proud.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Commission de transport des provinces Atlantiques:* Ramsay Armitage, directeur général; Peter Vuillemot, directeur général adjoint; Keith Russell, secrétaire exécutif, Atlantic Farmers' Council; John Doering, vice-président et directeur général, Dover Mills



Mills Ltd; Ralph Murray, Senior Transportation Policy Advisor, City of Saint John, N.B.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), and its order of Thursday, February 8, 1990, the Committee commenced consideration of the subject-matter of Bill C-26, *An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)*.

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 11:03 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

Ltd.; Ralph Murray, conseiller principal, Politique des transports, Ville de Saint-Jean (N.-B.).

En conformité du mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et de son ordre adopté le jeudi 8 février 1990, le Comité entreprend l'étude du projet de loi C-26, *Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)*.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 11 h 03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**EVIDENCE**[Recorded by *Electronic Apparatus*]

[Texte]

Tuesday, February 20, 1990

• 0933

**The Chairman:** Order, please. I see a quorum to start hearing evidence.

We would like to welcome our witness, Ramsay Armitage, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission, with other individuals who have come from eastern Canada on the At and East issue. We want to get this meeting under way right now. I am not sure what is going to happen in the House at 11 a.m., but Bill C-26 may be back there today, and we know there are other events today.

If Mr. Armitage could introduce those with him, I know that each has a certain contribution to make from the point of view of how At and East impacts on their company or their port. It may work out all right, because—I will say it here in the public domain—we have been having some difficulties in arranging to have the officials in Mr. Mayer's office, who were also going to come today as a follow-up to this so we can have this hearing on this issue in a fairly compressed timeframe. The reality, as it has turned out with the budget this afternoon, is that at 11 a.m. we are going to try to adjourn.

We will have heard the issue from the Atlantic Provinces Transportation Commission and others affected. For members, we do not have the officials from Mr. Mayer's office, or the minister, at this stage, but obviously we will be arranging a time for that.

• 0935

But we are really here on the issue of At and East, which for many members has a mysterious title. No one really understands it, and thus it is hard to get involved in the problem, and that is part of the dilemma. If you bring it up in a general caucus, if you bring it up with some of your colleagues, they think you are playing an acronym game of some sort. So I would like you to explain that.

What is really important for this committee's deliberations on this issue—because we know we have the bill and we know the bill has that retroactive effect, and there is some history to that—is what has tempered the reaction about the At and East and the loss of it. There has been, as many members know, some discussion on what we call the offsets, which have been discussed and kicked around for quite a while.

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 20 février 1990

**Le président:** La séance est ouverte. Je constate que nous avons le quorum requis pour entendre les témoins.

Nous voulons souhaiter la bienvenue à M. Ramsay Armitage, directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et aux autres personnes de l'Est du Canada qui comparaitront aujourd'hui dans le cadre de la discussion sur les tarifs de l'Est. Nous souhaitons que la réunion commence sans plus tarder. Je ne sais pas au juste ce qui va se passer à la Chambre à 11 heures, mais il se peut que le projet de loi C-26 y revienne aujourd'hui et nous savons que d'autres événements sont prévus.

Je vais demander à M. Armitage de présenter ceux qui l'accompagnent. Je sais que chacun d'entre eux exposera son point de vue particulier quant à l'incidence des tarifs de l'Est sur sa société ou son port. Il se peut que tout se passe bien puisque—et je vais dire ceci devant tout le monde—nous avons eu certaines difficultés à organiser la comparution des fonctionnaires du cabinet de M. Mayer qui devaient également comparaître aujourd'hui après vous pour que les audiences sur cette question soient tenues assez rapidement. De fait, compte tenu du dépôt du budget cet après-midi, nous allons tenter d'ajourner à 11 heures.

Nous aurons pu prendre connaissance des points de vue de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et d'autres parties intéressées. Je signale aux députés que ni le ministre, M. Mayer, ni ses fonctionnaires ne comparaitront pour le moment mais que nous organiserons leur comparution en temps opportun.

La question qui nous intéresse est celle des tarifs de l'Est, un sujet assez mystérieux pour bon nombre de députés. Personne ne comprend véritablement de quoi il s'agit et il est donc difficile d'aborder le problème et c'est justement là que réside une partie de la difficulté. Lorsqu'on aborde le sujet avec des collègues, en caucus ou ailleurs, on a l'impression à voir leur mine perplexe qu'on vient de leur poser une colle. J'aimerais donc que vous nous expliquiez de quoi il s'agit.

Aux fins des délibérations de ce Comité sur la question, ce qui importe véritablement—puisque nous savons qu'il existe un projet de loi à effet rétroactif et qu'un contexte historique explique la mesure—c'est de comprendre pourquoi les réactions suscitées par l'abandon des tarifs de l'Est ont été si mesurées. Comme bon nombre de députés le savent, des discussions ont lieu depuis un certain temps déjà au sujet d'un éventuel programme de compensation.



## [Text]

I think, Mr. Armitage, you had a letter—or perhaps it was Mr. Dickson—many years ago that set out almost in list form the offsets that were attempted, involving basically ministerial discretion, not too much legislation. We know pretty well where we sit with the At and East bill, but the committee would like to know where we sit with the offsets and the impact this loss of At and East is going to have on eastern Canada if those offsets or part of them do not come forward. So welcome, gentlemen.

**Mr. Ramsay Armitage (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission):** Thank you very much, Mr. Chairman. You can call us the Atlantic Provinces delegation on the At and East, I guess, because there are really five groups represented here this morning. Frankly, there could have been many more, but we thought this would be enough to make the points we want to make this morning. I am sure we can cover the various points that might arise during the course of our presentation.

Bill C-26 is of major importance to the entire Atlantic region. It has very serious potential consequences in terms of the economic impact.

First of all, I would like to introduce our delegation. Peter Vuillemot, Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission, will be speaking on the regional economic impact of the loss of the At and East. Keith Russell, Executive Secretary, Atlantic Farmers' Council, formerly the Maritime Farmers' Council, will speak on the impact on regional agricultural interests. John Doering, Vice-President and General Manager of Dover Mills Ltd., in Halifax, will speak on the impact on the Halifax flour mill and the milling industry in general, as well as the impact on the Halifax port activity. Ralph Murray, from the Saint John Port Commission, who is also Senior Transportation Policy Adviser to the City of Saint John, will speak on the impact on the Port of Saint John.

With your indulgence, Mr. Chairman and members of the committee, I would like to start out by giving you a bit of background, not a great amount of detail because I know you have already covered the subject at some length, and also to touch on the regional response, which of course is what you specifically asked me to do. Then the other members of the delegation will follow along and speak on the topics I identified a moment ago, and I would like to conclude the presentation by presenting to you a proposal for alternative action.

As far as the background is concerned, we thought the best way to proceed this morning would be to provide you with a submission that we made to the Hon. Charles Mayer in September of 1989. That submission highlights

## [Translation]

Je crois, monsieur Armitage, que vous aviez en main une lettre—ou peut-être était-ce M. Dickson—il y a de cela un certain nombre d'années, qui contenait une énumération des mesures de compensation mise en oeuvre à titre d'essai et qui faisaient appel au pouvoir discrétionnaire du ministre plutôt qu'à la loi. Nous connaissons assez bien la situation pour ce qui est du projet de loi visant les tarifs de l'Est mais le Comité souhaiterait avoir l'heure juste au sujet des mesures de compensation et de l'incidence de l'abandon des tarifs de l'Est sur l'Est du Canada si les mesures de compensation envisagées ne se concrétisent pas, en totalité ou en partie. Messieurs je vous souhaite donc la bienvenue.

**M. Ramsay Armitage (directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique):** Merci, monsieur le président. Je suppose que vous pouvez nous appeler la délégation des provinces de l'Atlantique sur les tarifs de l'Est puisque cinq groupes sont représentés ici ce matin. De fait, il y aurait pu en avoir beaucoup plus mais nous avons estimé que l'éventail de représentants qui sont ici ce matin suffisait à faire valoir notre position. Je suis convaincu que nous serons en mesure d'aborder toutes les questions qui pourront être soulevées au cours de notre exposé.

Le projet de loi C-26 est d'une importance très considérable pour l'ensemble de la région de l'Atlantique. Ses conséquences sur le plan économique risquent d'être très graves.

Premièrement, je tiens à présenter notre délégation. M. Peter Vuillemot, directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique, abordera la question des répercussions économiques sur la région de l'abandon des tarifs de l'Est. M. Keith Russell, secrétaire exécutif, *Atlantic Farmers' Council*, anciennement le *Maritime Farmers' Council*, parlera des incidences sur l'agriculture dans la région. M. John Doering, vice-président et directeur général de *Dover Mills Ltd.*, de Halifax, vous parlera des répercussions de la mesure sur la minoterie de Halifax et l'industrie meunière en général, de même que des répercussions sur l'activité du port de Halifax. M. Ralph Murray, de la Société du port de Saint John et également conseiller principal en matière de politique de transport à la ville de Saint-Jean, va parler des répercussions sur le port de Saint-Jean.

Avec votre indulgence, monsieur le président, et avec celle des membres du Comité, je voudrais tout d'abord vous donner quelques renseignements de base succincts et aborder la question des réactions suscitées par la mesure dans la région, comme vous me l'avez demandé. Par la suite, les autres membres de la délégation vont parler des sujets qui les concernent plus particulièrement et je vais terminer en vous proposant une solution possible.

Pour ce qui est des renseignements de base, nous avons cru que la meilleure façon de vous les transmettre ce matin serait de vous fournir le mémoire que nous avons présenté à l'honorable Charles Mayer en septembre 1989.

## [Texte]

most of the background and provides many of the points we want to bring out.

• 0940

Before I get to some of those points, I just want you to realize whom the Atlantic Provinces Transportation Commission really represents. Ours is an organization that is financed and supported by the governments of the provinces of New Brunswick, Nova Scotia, Newfoundland and Prince Edward Island. Our objective, very simply stated, is to obtain for persons and industries in the Atlantic provinces the best possible transportation services at a cost that will permit producers in the Atlantic provinces to compete in the markets of Canada and, for that matter, throughout the world.

We then, at the Atlantic Provinces Transportation Commission, represent a fairly broad spectrum of industry groups; shippers at large, really. Then, too, I have as part of our delegation some very specific groups who will be speaking to the topics I mentioned before.

To bring the matter into perspective as part of the background, I want you to think in terms of some studies that were done in the late 1970s and the early 1980s. There were several of them in fact, and most of those studies identified what were referred to as a number of inefficiencies and distortions that were caused by the program. Some of the studies, however—not all of them, but some of them—did identify that the program did provide some economic benefits, but they also identified that it caused some distortions and inefficiencies.

This really brought us up to the latter part of 1984, when we became aware of a move on the part of the Government of Canada to terminate the subsidy. Prompted by that information in early 1985—in fact, it was in March—we made a submission to the Hon. Donald Mazankowski, who of course was then Minister of Transport, pointing out the extreme importance of the program in terms of the economic benefits of the program to the Atlantic provinces and, at the same time, seeking a commitment from the minister to achieve three objectives. Two of those objectives were in the primary interests of the Government of Canada and one was in the primary interests of the Atlantic provinces.

Simply, the first one was to reduce the demand on the federal treasury for subsidy. The studies that had been done up to that point identified that the dollars being spent were perhaps in excess of the economic benefits. We did not quite agree with that, but certainly the dollars being spent were alarming and we accepted that. The second objective was to lessen the inefficiencies and distortions that had been identified in those studies. The final one—and this one was of primary interest to the region, of course—was to maintain the movement of export grain and flour through the Maritime ports.

## [Traduction]

Le document contient l'essentiel des renseignements utiles et expose bon nombre des aspects que nous souhaitons faire valoir.

Avant d'aborder certains des aspects dont il vient d'être question, je tiens à ce que vous compreniez bien qui sont ceux que représente la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Notre organisation est financée et appuyée par les gouvernements des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Notre objectif, très succinctement, consiste à obtenir pour le compte des personnes et des entreprises des provinces de l'Atlantique les meilleurs services de transport possibles à un coût qui permettra aux producteurs des provinces de l'Atlantique d'être compétitifs sur les marchés du Canada aussi bien que sur ceux du monde entier.

La Commission représente un éventail assez vaste de groupes sectoriels, de fait, elle représente l'ensemble des expéditeurs. Notre délégation comprend aussi des groupes qui représentent des intérêts très précis et qui vont parler des questions dont j'ai fait mention plus tôt.

Comme toile de fond, j'aimerais rappeler certaines études qui ont été faites vers la fin des années 70 et le début des années 80. De fait, il y en a eu plusieurs et la plupart ont mis le doigt sur certaines inefficacités et distorsions attribuables au programme. D'après certaines de ces études—et non pas toutes—le programme comportait malgré tout certains avantages économiques.

Puis, vers la fin de 1984, nous avons constaté que le gouvernement du Canada s'appropriait à mettre un terme au programme de subventions. Donc, en mars 1985, nous avons présenté un mémoire à l'honorable Donald Mazankowski, qui était à l'époque ministre des Transports, mémoire dans lequel nous soulignons la grande importance des avantages économiques qui découlaient du programme pour les provinces de l'Atlantique et demandions au ministre de s'engager à réaliser trois objectifs. Deux de ces objectifs intéressaient essentiellement le gouvernement du Canada et l'autre intéressait essentiellement les provinces de l'Atlantique.

Le premier consistait à réduire le fardeau que constituait pour le trésor fédéral le programme de subventions. D'après les études, les sommes dépensées étaient supérieures aux avantages économiques dérivés. Sans être tout à fait d'accord avec de telles conclusions, nous devons reconnaître que le niveau de dépenses était inquiétant et nous acceptons donc ces conclusions. Le deuxième objectif consistait à réduire les inefficacités et les distorsions qui avaient été constatées dans les études. Le troisième et dernier objectif, celui qui intéressait surtout la région, bien entendu, consistait à faire en sorte



[Text]

Contrary to what might be the impression today, we actually received a very positive response from the minister by letter encouraging us to make a further submission with specific proposals. That was in March 1985.

This led up to August 1985, at which time we did make our further submission to the Minister of Transport proposing that rates on export grain and flour to St. Lawrence ports—that is, as far as the St. Lawrence ports—be permitted to rise to compensatory levels—that is, to cover what at the time would have been the long-run variable cost to the railways—with rates to Maritime ports, on the other hand, being maintained at a fixed differential, a fixed amount, over the compensatory rates to the St. Lawrence ports. The objective of this, of course, was to enable the Maritime ports to remain competitive and to encourage the continued use of the facilities at these ports.

The position we took at that time was in recognition that eastern ports in general, or certainly at least the St. Lawrence ports, would be able to compete effectively with U.S. ports, which had pretty well been proven at that point in time—that is, without subsidy—but to ensure at the same time that the Maritime ports would be maintained at a competitive relationship to the St. Lawrence ports. It was really as simple as that.

There were three objectives in mind in relation to that proposal. One was to maintain the grain elevators as viable units at the Ports of Halifax and Saint John. The second was to maintain the commercial viability of the flour mill at Halifax. You will be hearing more about that. The third was to maintain a consistent flow of grain or flour by rail through the Ports of Halifax and Saint John.

• 0945

The proposal—and I think this was important in the context in which it was made at the time, in the face of those rather negative studies that had been done—would have meant substantial savings to the federal treasury. We attempted to identify the amount. There is no need to get into details at the moment.

**The Chairman:** On page 6 you say \$22 million.

**Mr. Armitage:** Yes, that is correct.

In terms of the purpose of the At and East I want to get clearly on record what seems to be an omission from the budget document in April 1989. I want to quote what Mr. Pickersgill said—he was the Minister of Transport back in October 6, 1966—when Bill C-31, which became the National Transportation Act of 1967, was being considered by this very committee:

[Translation]

que le grain et la farine destinés à l'exportation continuent de transiter par les ports des Maritimes.

Contrairement à l'impression qu'on pourrait avoir aujourd'hui, nous avons reçu par lettre du ministre une réponse très constructive où il nous encourageait à lui soumettre des propositions plus précises. Nous étions à ce moment-là en mars 1985.

Donc, au mois d'août 1985, nous avons présenté au ministre des Transports un mémoire dans lequel nous proposons que les taux qui s'appliquent au transport du grain et de la farine jusqu'aux ports du Saint-Laurent puissent augmenter jusqu'aux niveaux compensatoires—c'est-à-dire qu'ils permettent de couvrir le coût variable à long terme des sociétés ferroviaires—et que l'écart entre les taux du transport vers les ports des Maritimes soient maintenu à un niveau fixe par rapport à ceux des ports du Saint-Laurent pour que les ports des Maritimes demeurent concurrentiels et que leurs installations continuent d'être utilisées.

La position que nous avons adoptée à l'époque était à peu près la suivante. D'une part, nous reconnaissons que les ports de l'Est en général, ou tout au moins les ports du Saint-Laurent, seraient en mesure de livrer une concurrence efficace aux ports des États-Unis, en l'absence d'un programme de subventions. D'autre part, il fallait assurer pour les ports des Maritimes un rapport concurrentiel par rapport à ceux du St-Laurent. C'était aussi simple que cela.

Notre proposition était liée à trois grands objectifs régionaux. Tout d'abord maintenir la viabilité opérationnelle des silos à grain de Halifax et de Saint-Jean. Deuxièmement, maintenir la viabilité commerciale de la minoterie de Halifax. Nous y reviendrons. Troisièmement, maintenir un mouvement constant de grain et de farine d'exportation par chemin de fer via les ports de Halifax et de Saint-Jean.

Notre proposition aurait occasionné des économies considérables au Trésor fédéral, ce qui n'était pas sans intérêt à l'époque, compte tenu des résultats plutôt négatifs des études dont j'ai parlé. Nous avons tenté de préciser le montant de ces économies, mais de tels détails ne nous sont pas utiles ici aujourd'hui.

**Le président:** À la page 6 vous parlez de 22 millions de dollars.

**M. Armitage:** En effet, c'est exact.

Pour ce qui est du but du programme, je tiens à signaler ce qui me semble être une omission dans les documents budgétaires d'avril 1989. Je vais citer une déclaration de M. Pickersgill du 6 octobre 1966—il était à l'époque ministre des Transports—au moment où le projet de loi C-31, devenu par la suite la Loi nationale sur les transports de 1967, était étudié par ce même Comité devant lequel je prends la parole aujourd'hui:

## [Texte]

We have decided to keep those rates, the At and East rates, at their present level and to pay compensation for doing so. This is because we feel there is an equal obligation in this field to the obligation with respect to the Crow's Nest. The purpose of this is

and these are the key words:

to ensure that we will have rates which will provide some inducement and incentive to shippers to use the facilities of the Atlantic ports.

We felt back in 1985, as we do today, that it was very clear the purpose of the At and East was more than merely the ability of eastern ports to compete with U.S. ports.

So in conflict with what I have just quoted to you, from the time when the At and East was originally established, the budget document of April 27, 1989, states:

The intent of the program was to ensure that Canadian grain and flour shipments would continue to be exported through Canadian east coast ports rather than through competing U.S. ports. This competitive concern no longer exists, since the cost of shipping by rail to U.S. ports is now considerably higher than the cost of shipping by water through the Great Lakes—St. Lawrence Seaway.

So we see there is a real omission in terms of identifying the purpose of the program at the time it was decided to terminate the program as part of the budget of last April. Despite that, we did not, as a regional interest group, nor did others in the region, attack the budget decision as such. We accepted that there are many difficult budget decisions. We accepted that there was a major deficit problem that had to be addressed. Consequently, we felt that it would not be the most productive approach to simply attack the budget decision to try to get reinstatement of the program. Frankly, I think that was a very responsible response in the situation we faced.

Moreover, we attempted to co-ordinate a regional response. Evidence of that is in the submission to Mr. Mayer of last September. If you would not mind referring to pages 6 and 7 of that submission, you will see a list of interested regional trade organizations, port authorities, and others, that were supportive. You will see there were a large number of significant regional organizations that were supporting a co-ordinated approach to try to find ways of offsetting the negative impacts we identified would stem from the termination of the program.

## [Traduction]

Nous avons décidé de maintenir ces tarifs, les tarifs de l'Est, à leur niveau actuel et de verser une compensation en conséquence. Nous agissons de la sorte parce que nous estimons que l'obligation qui nous incombe dans ce domaine est du même ordre que celle qui nous incombe dans le cas du Nid du corbeau. Le but de cette mesure consiste à faire en sorte que

«et voici les mots clés»:

les tarifs du transport incitent les expéditeurs à utiliser les installations des ports de l'Atlantique.

En 1985, donc, tout comme aujourd'hui, il nous semblait très clair que les tarifs de l'Est n'avaient pas simplement pour but d'assurer la compétitivité des ports de l'Est par rapport à ceux des États-Unis.

Or, je vous cite maintenant un extrait des documents budgétaires du 27 avril 1989 qui va à l'encontre de la citation précédente, faite à l'époque où le programme des tarifs de l'Est a été créé:

Le programme avait pour but de s'assurer que les céréales et la farine canadiennes destinées à l'exportation continueraient de transiter par les ports canadiens de la côte Est plutôt que par les ports concurrents aux États-Unis. Ce souci concurrentiel n'a plus sa raison d'être, puisque le coût du transport ferroviaire jusqu'aux ports des États-Unis est maintenant de beaucoup supérieur aux frais d'expédition par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous constatons donc une véritable omission dans l'énoncé du but du programme à l'époque où la décision d'y mettre fin a été prise dans le cadre du budget d'avril dernier. Or, en dépit de cela, nous n'avons pas contesté directement la décision budgétaire à titre de groupe d'intérêts régional, pas plus que d'autres. Nous reconnaissons que certaines décisions budgétaires difficiles devaient être prises et qu'il fallait s'attaquer au grave problème du déficit. Par conséquent, il ne nous semblait pas productif d'attaquer directement la décision budgétaire pour tenter de faire rétablir le programme. Je dois dire franchement que j'estime que nous avons adopté à l'époque une position tout à fait responsable.

De plus, nous avons tenté d'assurer la coordination des réactions à l'échelle régionale. On peut le constater en prenant connaissance de notre mémoire de septembre dernier adressé à M. Mayer. Si vous voulez vous reporter aux pages 6 et 7 de ce document, vous y verrez la liste des organisations régionales intéressées, des administrations portuaires et d'autres groupes qui appuyaient la démarche. Vous pourrez donc constater qu'un grand nombre d'organisations régionales importantes appuyaient une démarche concertée visant à faire contrepois aux répercussions néfastes qui vont vraisemblablement découler, selon nous, de l'abandon du programme.



[Text]

[Translation]

• 0950

We were attempting to find ways to ensure that the grain elevators at Halifax and Saint John are able to continue as viable operations and that export grain and flour would continue to move through the Ports of Halifax and Saint John. Without some specific steps to achieve that, we would see the loss of that activity and the economic consequence. Peter Vuillemot will be touching on that in a moment.

So it is important to identify that the region responded in a very responsible way, trying to be as positive as possible given a very difficult situation. To do that, we attempted to identify a number of offsets. These offsets, by the way, are identified on pages 7 and 8 of the paper before you. I will just quickly highlight them; I will not talk about them in detail, but should any questions or further information be required we would be glad to expand on it.

One was the use of unit trains to the Ports of Halifax and Saint John as a means of trying to achieve the optimum economic advantage of using rail transportation to the Atlantic ports.

The second was water transportation of grain moving under Plan C pricing. That is a case of combining the least-cost source of feed grain with the economics of water transportation; that is what that was an attempt to do.

The third was the elimination of the countervail duty on U.S. corn to the Atlantic provinces.

The fourth was facilities to receive water-borne grain at Saint John. The Saint John elevator at the moment only has the capability of receiving grain by rail, so it is limited—and Mr. Murray will be expanding on this—to receiving grain by rail and does not have the benefit of the more economical water mode.

The fifth was to promote the continued use of the ports for export flour.

The sixth and last was to permit allowing importation of feed grains from foreign countries.

As I said, I will not try to expand on those right now. The point I want to make, though, is that really not one of those offsets, nor all of them collectively, has turned out to be a meaningful solution or a meaningful offset to the problem that the termination of the At and East will cause.

**Mr. Tobin (Humber—Saint Barbe—Baie Verte):** Are all those offsets in place?

**Mr. Armitage:** No, none of them are really totally in place, but we have come to the conclusion that they would not do the job.

Nous avons tenté de trouver des moyens d'assurer que les silos à grains de Halifax et de Saint-Jean continuent d'être viables et que le grain et la farine d'exportation continuent d'être acheminés via les ports de Halifax et de Saint-Jean. Si des mesures appropriées ne sont pas prises à cet effet, il y aura une diminution des activités avec toutes les conséquences économiques que cela comporte. Peter Vuillemot abordera cette question dans quelques minutes.

Il est donc important de souligner que la région a réagi d'une façon très responsable, en essayant de garder l'attitude la plus positive possible face à une situation très difficile. Nous avons donc formulé des propositions visant à compenser les effets négatifs de l'élimination du programme. Ces propositions se trouvent aux pages 7 et 8 de notre mémoire. Je vais vous les énumérer brièvement; je ne vous en parlerai pas en détail, mais si vous avez des questions pour en savoir plus long à ce sujet, nous serons ravis d'y répondre.

La première mesure proposée est l'utilisation de trains-blocs pour le transport de grains d'exportation à Saint-Jean et Halifax afin de tirer les meilleurs avantages économiques possibles du transport ferroviaire vers les ports de la région de l'Atlantique.

La deuxième mesure est l'utilisation du transport par bateau du grain fourrager admissible aux prix du plan C. Ceci permettrait d'utiliser le moyen de transport le plus économique pour le grain fourrager le moins cher.

La troisième mesure, l'élimination du droit compensateur sur le maïs des États-Unis acheminé vers les provinces de l'Atlantique.

La quatrième mesure est l'aménagement des installations nécessaires pour recevoir le grain expédié par bateau au silo de Saint-Jean. À l'heure actuelle, ce dernier ne peut recevoir que le grain expédié par voie ferroviaire, M. Murray vous en parlera davantage tout à l'heure, et il n'est donc pas en mesure de recevoir du grain expédié par bateau, pourtant le moyen de transport le plus économique.

La cinquième mesure est l'utilisation continue des ports pour l'expédition de farine d'exportation.

La sixième et dernière mesure est la délivrance de permis pour l'importation de grains fourragers produits à l'étranger.

Comme je l'ai déjà dit, je ne tenterai pas de vous donner de plus amples détails pour l'instant. Je tiens cependant à souligner que ces mesures, prises individuellement ou collectivement, ne réussissent pas à vraiment compenser l'élimination du programme de subventions.

**M. Tobin (Humber—Saint-Barbe—Baie Verte):** Ces mesures sont-elles toutes en place?

**M. Armitage:** Non, aucune de ces mesures n'est vraiment tout à fait en place, mais nous sommes venus à la conclusion qu'elles ne suffiront pas.

[Texte]

I do not know if I took too long in doing that or not, but the next step in our forum this morning is to have presentations by the other members of the delegation, and then it will come back to me to identify quickly an alternative proposal for your consideration.

**The Chairman:** Mr. Armitage, I must say we are learning something, because is what you are going to lay before this committee today not just the old offsets that have not been acted upon but something new that has not gone to Mr. Mayer?

**Mr. Armitage:** Partly new, yes. It has not gone to Mr. Mayer; that is right.

**The Chairman:** That is interesting. Just in capsule form to review, we knew from previous studies that this was not the most economical way to bring export flour to the east, and in the studies you referred to in your transportation commission report changes were recommended that you put in a letter or proposed in 1985. In effect, you did not have any response to that 1985 proposal until what?—until the budget paper hit you in 1989?

**Mr. Armitage:** That is correct.

What we will be offering you in a few moments, after these individual presentations, will be a modification of the proposal we made in 1985.

**Mr. Keith Russell (Executive Secretary, Atlantic Farmers' Council):** By way of a quick introduction, I should say that the Atlantic Farmers Council represents the federations of agriculture and the agricultural co-operatives in Atlantic Canada.

• 0955

For a bit of background, our livestock industry in Atlantic Canada consumes about 1 million metric tonnes of feed grains per year. We produce about half this feed grain within the region. We have increased our proportion of home-grown feed grains from about 40% to 50% over the past 10 to 12 years, but we are still a long way from self-sufficiency. In the meantime we are importing about 500,000 tonnes of feed grains per year into the region. About half of that comes from the Prairies, mostly feed wheat and barley, and the other half comes from Ontario, mostly feed corn.

It costs an average of about \$55 a tonne to transport grain from western Ontario to points of use in the Maritime provinces and about \$65 a tonne from Thunder Bay. Shipments to Newfoundland producers can cost anywhere from \$85 to \$125 a tonne on average. About 25% to 30% of the cost of transportation is covered by the Feed Freight Assistance program.

As a result of this burden of transportation cost our livestock industry in Atlantic Canada is not competitive with that of central Canada. At the farm level there is a feed cost disparity gap of about \$20 a tonne between the

[Traduction]

Je ne sais pas si j'ai déjà pris trop de temps, mais j'avais l'intention de vous proposer rapidement une solution de rechange lorsque les autres membres de la délégation auront fait leurs exposés.

**Le président:** Monsieur Armitage, je dois dire que nous apprenons quelque chose, car ce que vous allez nous expliquer aujourd'hui n'est pas seulement les mesures qui ont déjà été prises mais de nouvelles mesures qui n'ont pas encore été proposées à M. Mayer?

**M. Armitage:** Il s'agit en partie de mesures nouvelles, oui. Elles n'ont pas encore été proposées à M. Mayer; c'est exact.

**Le président:** C'est intéressant. Brièvement, nous savions d'après des études antérieures que ce n'était pas le mode de transport le plus économique pour acheminer la farine vers l'Est et, dans votre rapport, vous recommandiez des changements que vous avez proposés en 1985. En fait, vous n'avez eu aucune réponse à la proposition de 1985 jusqu'au moment du budget en 1989?

**M. Armitage:** C'est exact.

Dans quelques minutes, après que chacun aura terminé son exposé, nous vous proposerons une modification de notre proposition de 1985.

**M. Keith Russell (secrétaire exécutif, Atlantic Farmers' Council):** À titre d'introduction, l'*Atlantic Farmers' Council* représente les fédérations des coopératives agricoles dans la région de l'Atlantique.

À titre d'information, l'industrie du bétail dans la région de l'Atlantique consomme environ un million de tonnes métriques de grains fourragers par année. Nous produisons environ la moitié de ces grains fourragers dans la région. Au cours des 10 à 12 dernières années, la proportion du grain fourrager produit chez nous est passée de 40 à 50 p. 100, mais nous sommes encore bien loin de l'autosuffisance. Entre-temps, nous importons environ 500 000 tonnes de grains fourragers par année dans la région. Environ la moitié provient des Prairies, surtout du blé et de l'orge, et l'autre moitié, surtout du maïs, provient de l'Ontario.

Il en coûte en moyenne environ 55\$ la tonne pour transporter le grain de l'Ouest ontarien dans les Maritimes et environ 65\$ la tonne pour le grain qui provient de Thunder Bay. Les expéditions aux producteurs de Terre-Neuve peuvent coûter entre 85\$ et 125\$ la tonne en moyenne. Entre 25 et 30 p. 100 environ du coût de transport est couvert par le Programme d'aide au transport des céréales fourragères.

Les coûts de transport élevés font en sorte que dans la région de l'Atlantique, l'industrie de l'élevage ne peut soutenir la concurrence du Canada central. Pour l'agriculteur, il y a un écart d'environ 20\$ la tonne entre



[Text]

Maritime provinces and western Quebec, and about \$40 a tonne between the Maritimes and central and western Ontario. The disparity gap is of course even greater when you get to Newfoundland.

A small portion of our imported feed grain is brought in by truck for use in northern New Brunswick, but most of our feed grains are moved in by rail or by water, through Halifax. It is very important to us that we maintain the water mode of transport because it provides us with a competitive base for negotiating freight rates with the railways. If the water mode were removed we could expect the rail rates on our grains to rise by at least \$20 to \$25 a tonne simply through lack of competition.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Through greed.

**Mr. Russell:** Whatever you want to call it. It is therefore very critical to our livestock industry that the Halifax elevator system remain open and the charges for using the elevator system not be substantially increased. This very necessary condition of course is being threatened by the termination of the At and East program.

The position taken by the Atlantic Farmers Council is that any increase in transportation costs for feed grains arising from the termination of the At and East program will have to be offset by corresponding increases in Feed Freight Assistance. Otherwise a significant portion of our livestock industry, particularly in the red meat sector, will find it impossible to continue. This in turn would seriously threaten the viability of our meat packing industry and to a lesser extent our feed manufacturing industry.

Our second concern is the effect the termination of the At and East program may have on the future viability of the Dover Mills. Dover provides our grain growers with a market for wheat of milling quality and it provides our livestock industry with a source of flour mill by-products, which are used as feed ingredients. Mr. Doering will be dealing with this in more detail in his presentation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Russell, for giving us that concise overview of the impact this has on the Atlantic agricultural community.

**Mr. Tobin:** What percentage of the total requirement is produced in the region?

**Mr. Russell:** About 50%; none of that in Newfoundland.

**Mr. Tobin:** I am well aware of that.

**Mr. Benjamin:** Nothing will grow there.

[Translation]

les provinces Maritimes et l'Ouest du Québec, et d'environ 40\$ la tonne entre les provinces Maritimes et le centre et l'Ouest de l'Ontario. Cet écart est encore plus marqué pour les agriculteurs de Terre-Neuve.

Une faible portion des céréales fourragères importées arrive par camion dans le Nord du Nouveau-Brunswick, mais la plupart de nos céréales fourragères arrivent par train ou par bateau, via Halifax. Il est très important pour nous de garder le mode de transport par bateau car cela nous permet de négocier des tarifs plus concurrentiels avec les chemins de fer. Si on éliminait le transport par bateau, on pourrait s'attendre à ce que les tarifs ferroviaires augmentent d'au moins 20\$ à 25\$ la tonne simplement à cause du manque de concurrence.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** À cause de leur avidité.

**M. Russell:** Appelez cela comme vous le voulez. Il est par conséquent très important pour notre secteur de l'élevage que les silos à grains de Halifax restent ouverts et que les frais d'utilisation du système n'augmentent pas considérablement. Il s'agit d'une condition essentielle qui est de toute évidence menacée par l'élimination du programme de subventions.

L'*Atlantic Farmers Council* estime que toute augmentation des coûts de transport des céréales fourragères découlant de l'élimination du programme de subventions devrait être compensée par des augmentations équivalentes dans le cadre du programme d'aide au transport des céréales fourragères, sinon une partie importante de notre industrie de l'élevage, particulièrement le secteur des viandes rouges, ne pourra survivre. La viabilité de nos salaisons, et dans une moindre mesure celle du secteur de la production des grains fourragers s'en verrait ainsi menacée.

Les conséquences de l'élimination du programme de subventions sur la viabilité future de la Dover Mills constituent notre deuxième préoccupation. La société Dover offre à nos producteurs de grains un marché pour le blé de meunerie et elle offre à notre industrie de l'élevage une source d'approvisionnement pour les sous-produits de la farine de meunerie, qui sont utilisés comme ingrédients dans la fabrication d'aliments pour animaux. M. Doering vous donnera plus de détails dans son exposé.

**Le président:** Merci, monsieur Russell, de nous avoir donné un aperçu concis des conséquences de l'élimination du programme de subventions sur les agriculteurs de la région de l'Atlantique.

**M. Tobin:** Les grains fourragers produits dans la région permettent de satisfaire quel pourcentage de la demande?

**M. Russell:** Environ 50 p. 100; zéro à Terre-Neuve.

**M. Tobin:** J'en suis tout à fait conscient.

**M. Benjamin:** Rien ne pousse là-bas.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

**Mr. Ralph Murray (Senior Transportation Policy Advisor, City of Saint John, N.B.):** Mr. Chairman, members of the committee, thank you very much for the opportunity to appear before you today.

The withdrawal of the At and East Grain and Flour Subsidy program for Atlantic Canada will obviously have an adverse effect on our citizens and our business community. Over the past two years we in New Brunswick and St. John have faced many alterations in the transportation industry, including the re-alignment of our air service and schedules, severe rail abandonments, cutback in VIA Rail, and increased vehicular traffic on an inadequate highway system.

Bill C-26, about which we have all been pre-warned, is the latest burden for our community to shoulder. Currently a deepsea vessel is loading 18,000 tonnes of grain out of the elevator in the Port of St. John. This is the last of the export grain to be shipped from St. John under the At and East Grain and Flour Subsidy program. The grain elevator is scheduled to cease operations in the near future, probably at the end of February.

In terms of specific impact on the city of St. John I would highlight the following. Cargill Grain operates the St. John facility and employs 11 full-time and 40 part-time employees. Until this year this averaged an annual \$600,000 in wages. Grain moving through the elevator to vessels for world-wide export was between 230,000 to 300,000 tonnes over the past five years. In 1988 the port handled 239,000 tonnes. In 1989 the figure dropped to 83,000 tonnes, for obvious reasons.

In 1988 CP Rail/Canadian Atlantic Railway earned in excess of \$6.5 million on export grain through the port. Together with revenue losses from reduced VIA Rail operation and declines in container and other cargos, the loss of revenue severely affects the overall revenue of the railway.

In 1988 the St. John Port Corporation earned \$458,000 in revenue from the grain elevator. In terms of net income the traffic yielded \$330,000 after maintenance costs and depreciation. The financial impact on the port over the next 4-year period will be as follows: grain earnings, 1990-1993, \$458,000 per year, based on the annual average for five years between 1984 and 1988.

**Mr. Tobin:** These are losses you are talking about.

**Mr. Murray:** Yes, sir, that is correct. Mothballing cost for the elevator: \$70,000 in 1990; \$50,000 in 1991;

**M. Ralph Murray (conseiller principal en matière de politique des transports, ville de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick):** Monsieur le président, membres du Comité, je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous aujourd'hui.

L'élimination du programme de subventions au transport du grain et de la farine vers l'Est aura des conséquences négatives pour nos citoyens et pour nos entreprises. Au cours des deux dernières années, au Nouveau-Brunswick et à Saint-Jean, nous avons assisté à de nombreux changements dans l'industrie du transport, notamment le remaniement de notre service et de notre horaire aérien, l'abandon de nombreux parcours ferroviaires, les coupures à Via Rail et l'augmentation de la circulation automobile sur un réseau routier inadéquat.

Le Projet de loi C-26, contre lequel nous avons tous été mis en garde, porte un dur coup à notre collectivité. En ce moment, un navire au long cours est en train de charger 18,000 tonnes de grain au silo du port de Saint-Jean. Il s'agit du dernier chargement de grain destiné à l'exportation à être expédié à partir de Saint-Jean, en vertu du programme de subventions au transport du grain et de la farine vers l'Est. Le silo à grain doit cesser ses activités dans un avenir prochain, sans doute à la fin de février.

J'aimerais maintenant parler des conséquences sur la ville de Saint-Jean. La société Cargill Grain exploite l'installation de Saint-Jean. Elle compte 11 employés à plein temps et 40 employés à temps partiel. Cela représentait jusqu'à cette année une moyenne de 600,000\$ par année en salaires. Au cours des cinq dernières années, le volume de grain destiné à l'exportation et chargé sur les navires au silo portuaire totalisait entre 230,000 et 300,000 tonnes. En 1988, 239,000 tonnes de grain ont été manutentionnées dans le port. En 1989, la quantité totale de grain manutentionné a chuté à 83,000 tonnes, pour des raisons évidentes.

En 1988, le grain destiné à l'exportation et manutentionné dans le port de Saint-Jean a rapporté plus de 6,5 millions de dollars aux chemins de fer du Canadien Pacifique/Canadien Atlantique. Ajoutée aux pertes de revenus dues aux coupures de Via Rail et à la baisse du nombre de conteneurs et d'autres cargaisons, cette perte de revenus aura des conséquences graves sur le revenu global du chemin de fer.

En 1988, les recettes que la Société du port de Saint-Jean a tirées du silo à grain se chiffraient à 458,000\$. Le revenu net, après amortissement et frais d'entretien, s'élevait à 330,000\$. Les conséquences financières sur le port au cours des quatre prochaines années seront les suivantes: revenus du grain, 1990-1993, 458,000\$ par an, calculés à partir de la moyenne annuelle des cinq ans entre 1984 et 1988.

**M. Tobin:** Vous parlez de pertes.

**M. Murray:** Oui, monsieur, c'est exact. Désaffectation du silo à grain: 70,000\$ en 1990; 50,000\$ en 1991;



*[Text]*

probable demolition in 1992 at a cost of \$1.5 million. Book value of the elevator: \$50,000 in 1990; \$50,000 in 1991; and \$17,000 in 1992. That is a total financial impact on the Port of St. John of \$3.569 million. Based on the 1988 figures, in terms of revenue per tonne impact, grain ranks fourth behind containers, steel, and other break-bulk traffic.

In referring to the At and East Grain and Flour Subsidy program in the budget paper in April 27, 1989, the Minister of Finance highlighted the reasons for cancellation of the subsidy and said:

This competitive concern no longer exists, since the cost of shipping by rail to U.S. ports is now considerably higher than the cost of shipping by water through the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. The subsidy has the effect of diverting traffic away from the Seaway in favour of subsidized rail movements and is inconsistent with the government's market-oriented transportation policy.

This statement has to be challenged. Competition for grain movements insofar as Atlantic ports are concerned is not the U.S. east coast, but rather St. Lawrence River ports. Atlantic Canadian ports enjoyed all winter movements of grain prior to the commencement of winter navigation on the St. Lawrence River in 1959.

The argument is very strong for insisting that the St. Lawrence River system enjoys federal government-subsidized ice-breaking vessels to maintain winter navigation. To quote the Hon. Minister of Finance, we in Atlantic Canada find it inconsistent with the government's market-oriented transportation policy.

• 1005

Defenders of the ice-breaking policy maintain it assists in flood control. However, we would also strongly point out that foreign-flag vessels on commercial ventures have free access to Canadian ice-breakers when in the St. Lawrence River.

The cost of subsidized grain and flour movements to Atlantic Canada only helps to level out the playing field for all of our ports.

**Mr. John Doering (Vice-President and General Manager, Dover Mills Ltd.):** Mr. Chairman, members of this committee, I am grateful for the opportunity to present a brief review of the impact of the termination of the At and East Grain and Flour Subsidy program upon Dover Mills and to comment on the economic activity generated by flour exports through the Port of Halifax. I am appending to my notes brief comments related to the Canadian National Millers Association.

*[Translation]*

démolition probable en 1992 au coût de 1,5 million de dollars. Valeur comptable du silo à grain: 50,000\$ en 1990; 50,000\$ en 1991; et 17,000\$ en 1992. Cela représente donc des conséquences financières totales de 3,569 millions de dollars pour le port de Saint-Jean. D'après les chiffres de 1988, pour ce qui est des conséquences par rapport aux revenus la tonne, le grain se place au quatrième rang après les conteneurs, l'acier et d'autres marchandises en vrac dégroupé.

Dans les Documents budgétaires du 27 avril 1989, le ministre des Finances expliquait les raisons de l'abolition du programme de subventions au transport du grain et de la farine vers l'Est. Il a dit:

Ce souci concurrentiel n'a plus sa raison d'être, puisque le coût du transport ferroviaire jusqu'aux ports des États-Unis est maintenant de beaucoup supérieur aux frais d'expédition par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. La subvention a pour effet de détourner le trafic de la Voie maritime, en faveur d'un transport ferroviaire subventionné, et est incompatible avec la politique de transport axée sur le marché qu'a adopté le gouvernement.

Il faut contester cette déclaration. Ce ne sont pas les ports de la côte Est américaine qui font concurrence aux ports de la région de l'Atlantique pour le transport du grain mais plutôt les ports du fleuve Saint-Laurent. Avant le début de la navigation en hiver sur le fleuve Saint-Laurent en 1959, les ports de la région de l'Atlantique transportaient du grain pendant tout l'hiver.

La Voie maritime du Saint-Laurent profite des brise-glaces subventionnés par le gouvernement fédéral pour le maintien de la navigation en hiver. Pour reprendre l'expression utilisée par l'honorable ministre des Finances, nous, de la région de l'Atlantique estimons que cela est incompatible avec la politique de transport axée sur le marché qu'a adoptée le gouvernement.

Les défenseurs de la politique des brise-glaces maintiennent qu'ils aident à contrôler les inondations. Quoi qu'il en soit, nous aimerions souligner que des navires commerciaux étrangers profitent gratuitement des services de brise-glaces canadiens lorsqu'ils utilisent la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les subventions au transport des grains et de la farine ne font qu'aider à égaliser les chances pour tous nos ports.

**M. John Doering (vice-président et directeur général, Dover Mills Ltd.):** Monsieur le président, membres du Comité, je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de vous présenter un bref examen des conséquences pour la société *Dover Mills* de l'abolition du programme de subventions au transport des grains et de la farine vers l'Est et de vous parler des activités économiques générées par les exportations de farine via le port de Halifax. Je vous parlerai aussi brièvement de la *Canadian National Millers Association*.

[Texte]

Dover Mills Limited is the only commercial flour mill east of Montreal and was established in 1968. Until 1989 our market mix had been approximately 65% of sales to Atlantic Canada bakers and consumers, and 35% to offshore markets in the Caribbean, Bermuda, Iceland and a number of other locations around the world, including shipments under CIDA contracts for food aid and through the World Food Aid program.

With annual sales of upwards of \$20 million for flour mixes and millfeeds, and current employment of 45 full-time persons, our company has generated significant economic spin-off benefit to the transportation sector and latterly to the agricultural sectors in Atlantic Canada. As a result of our mill in Halifax, Maritime farmers, particularly those in Nova Scotia, have a new source of revenue that has shown very encouraging growth in the last five years, with as much as 27% of our milling requirement coming from locally sourced wheat, and consequently our material costs for that portion of our expenditure remains in Atlantic Canada.

The APTC has presented studies evaluating the impact on Atlantic of the subsidy—and there will be more relative to that this morning—with specific details of expenditure relative to benefits. The CNMA, of which we are a member, has also presented a number of studies to this body and to others in Parliament with respect to the subsidy's impact on Canadian milling. Both parties have, however, acknowledged that the implementation of the At and East subsidy had flaws and was in need of overhauling in order to achieve the most effective cost-benefit relationship.

Irrespective of the original intention of the program, the effect of the subsidy was to enable Canadian mills to participate on an equal wheat-cost base to export-position bases regardless of mill location, on contracts that would have been too big for any one mill to handle. This enabled the mills to ship up to 200,000 tonnes of flour annually to Cuba under the Russian contract for many years. It enabled the mills to complete commitments for food aid through CIDA and the World Food Program. Dover Mills participated in these contracts, as well as achieving a sizeable commercial export business in the Caribbean, Bermuda, Iceland, and from time to time in West Africa.

Until this latest blow to our costing we were able to maintain those markets in the face of competition from the U.S. and the EEC. In a comprehensive report of the CNMA to the Federal Agricultural Policy Review Committee, November 15, 1989, the CNMA, representing 95% of Canadian flour milling, stated the following:

[Traduction]

*Dover Mills Ltd.* est la seule meunerie commerciale à l'est de Montréal et elle a été créée en 1968. Jusqu'en 1989, environ 65 p. 100 de nos produits étaient vendus aux boulangers et aux consommateurs de la région de l'Atlantique, et 35 p. 100 sur les marchés étrangers, dans les Antilles, aux Bermudes, en Islande et dans d'autres pays, y compris les expéditions aux termes des contrats avec l'ACDI et du Programme alimentaire mondial.

Avec des ventes annuelles de plus de 20 millions de dollars pour les mélanges de farine et les issues de meunerie, et 45 employés à temps partiel, notre société a des retombées économiques importantes dans le secteur du transport et dans les secteurs agricoles de la région de l'Atlantique. Grâce à notre meunerie qui se trouve à Halifax, les agriculteurs des Maritimes, particulièrement ceux de la Nouvelle-Écosse, ont une nouvelle source de revenus dont la croissance s'est avérée très encourageante au cours des cinq dernières années, puisque les producteurs locaux de blé comblent jusqu'à 27 p. 100 de nos besoins en farine de meunerie. Par conséquent, nos coûts en matériel pour cette partie de nos dépenses restent dans la région de l'Atlantique.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a présenté des études évaluant les conséquences de la subvention pour les provinces de l'Atlantique—nous vous en dirons davantage à ce sujet ce matin—en faisant une analyse détaillée coûts/avantages. La CNMA, à laquelle nous adhérons, a déjà présenté un certain nombre d'études à votre Comité et à d'autres comités du Parlement relativement aux conséquences de la subvention pour les meuneries canadiennes. Les deux parties ont toutefois admis que le Programme de subvention au transport des grains et de la farine vers l'Est comportait des lacunes et qu'il avait besoin d'être révisé pour obtenir le meilleur rapport coûts-avantages possible.

Mise à part intention initiale du programme, la subvention a permis aux meuneries canadiennes, peu importe où elles se trouvent, de prendre part à des contrats qui auraient été autrement trop gros pour qu'une seule meunerie puisse s'en charger et cela dans des conditions de coûts du blé et de prix des produits égales pour toutes. Cela a permis aux meuneries d'expédier jusqu'à 200,000 tonnes de farine par an vers Cuba pendant de nombreuses années aux termes de contrats avec la Russie. Cela a permis aux meuneries de respecter leurs engagements envers l'ACDI pour ce qui est de l'aide alimentaire et du Programme alimentaire mondial. La société *Dover Mills* a participé à ces contrats et elle a réussi à trouver d'importants débouchés à l'exportation aux Antilles, aux Bermudes, en Islande et, de temps à autre, en Afrique occidentale.

Jusqu'à ce que l'on porte ce dernier coup dur à nos coûts de transports, nous étions en mesure de garder ces marchés malgré la concurrence des États-Unis et de la Communauté économique européenne. Dans un rapport détaillé présenté au Comité d'examen de la politique agricole fédérale le 15 novembre 1989, la CNMA, qui



[Text]

[Translation]

représente 95 p. 100 des meuneries canadiennes, déclarait ce qui suit:

The elimination of the At and East in the April 1989 budget came as an unwelcome surprise to the CNMA and its member mills during a period of intensive investment being undertaken by the industry to adjust as rapidly as possible to the Canada-U.S. Trade Agreement.

L'abolition du programme de subventions au transport des grains et de la farine vers l'Est dans le budget d'avril 1989 est une bien mauvaise surprise pour la CNMA et elle arrive à un moment fort inopportun alors que le secteur doit faire d'importants investissements pour s'ajuster le plus rapidement possible à l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis.

The CNMA finds it to be inconceivable that the government would move to eliminate the only Canadian government program of any significance in offsetting U.S. and EEC subsidy advantages when the CUSTA has done nothing to eliminate U.S. export subsidies. The CNMA further questions this unilateral action when results of the current round of the MTN were almost two years away from being revealed.

La CNMA estime qu'il est inconcevable que le gouvernement décide d'abolir le seul programme important du gouvernement canadien pour compenser les avantages des subventions aux États-Unis et dans les pays de la Communauté européenne alors que l'Accord de libre-échange n'a rien fait pour éliminer les subventions américaines à l'exportation. La CNMA conteste en outre cette mesure unilatérale alors que l'on ne connaîtra pas avant presque deux ans les résultats de la présente ronde des négociations commerciales multilatérales.

From a strategic point of view, government programs which support and enhance export activity contribute significantly to total industry shipments and the industry-wide level of capacity utilization. Increased capacity utilization reduces the portion of fixed operating costs per unit of output

D'un point de vue stratégique, les programmes gouvernementaux qui appuient et améliorent les activités d'exploitation ont une incidence importante sur les expéditions totales de l'industrie et au niveau de l'utilisation de la capacité de l'industrie. Une plus grande utilisation de la capacité diminue la portion des coûts d'exploitation fixes par unité de rendement

—that is tonnes of flour—

... c'est-à-dire par tonne de farine. . .

In Canada a 1986 ISTC, then DREE, inter-firm comparison study revealed the capacity utilization of the Canadian milling industry based on a five-day week of operation was approximately 95%. In comparison, the CNMA sponsored study of the U.S. milling industry revealed the capacity utilization in 1987 approached 95% based on a six-day week of operation. Those figures were taken when we were still doing a considerable amount of flour export. Without that flour export, our capacity utilization drops down to around 65 or 70%.

Au Canada, une étude comparative des entreprises réalisée en 1986 par le ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie qui s'appelait à l'époque le ministère de l'Expansion industrielle régionale révélait que l'utilisation de la capacité de l'industrie canadienne de la meunerie s'élevait à environ 95 p. 100, les meuneries fonctionnant cinq jours par semaine. À titre de comparaison, une étude semblable de l'industrie américaine commandée par la CNMA révélait que l'utilisation de la capacité en 1987 atteignait presque 95 p. 100, à raison de six jours par semaine. Ces chiffres ont été pris à une époque où nous exportions un volume important de farine. Sans ces exportations, l'utilisation de notre capacité se situe à environ 65 ou 70 p. 100.

• 1010

I would like to comment on a couple of things that have happened since the elimination of the subsidy. The first is the cost of moving wheat. When the subsidy was eliminated and rail movement ceased in mid-July 1989, it was immediately clear that the Halifax grain elevator would no longer be in receipt of rail shipments of grain and their capacity utilization would drop by 64%. Drastic steps had already been taken by the elevator to trim its costs and to find a minimum revenue base that would provide a formula for survival. Employees were laid off and man-hours significantly reduced as export grain

J'aimerais vous rappeler certains faits qui se sont produits depuis l'élimination de la subvention. Le premier est le coût du transport du blé. Lorsque la subvention a été éliminée et que le transport ferroviaire a cessé à la mi-juillet 1989, il est apparu clairement que le silo d'Halifax ne recevrait plus de chargements de blé par voie ferrée et que l'utilisation de sa capacité diminuerait de 64 p. 100. Des mesures draconiennes avaient déjà été prises par les responsables du silo pour réduire les coûts et trouver un revenu minimum qui lui permettrait de survivre. Des employés ont été mis à pied et un nombre

*[Texte]*

workings ground to a halt. An agreement was forged for the elevator users, including Dover Mills, for an increased level of tariffs over and above those set by other grain elevators in eastern Canada and in excess of Canadian Grain Commission tariff guidelines.

Whereas a new elevator cost would help produce desperately needed revenue for the elevator, and hopefully prevent its closure, the cost to the users has eroded our competitive position in relation to other mills in eastern Canada and increased the cost of doing business in Halifax. The alternative, however, would have been to close the facility, our lifeline for storage and grain receipt, and a vital player in the Atlantic agriculture infrastructure for livestock and poultry producers and the still-fragile milling wheat production sector.

The cost structure of moving wheat for export without the rail subsidy has meant that we must now rely upon only one mode of transportation for 75% of our incoming wheat, all of which is now moved by water during the Seaway season of April through December. New domestic rail rates are not competitive with water. The balance of our requirements will be trucked from Atlantic country elevators, provided milling wheat producers in the Maritimes are able to continue to produce with at least a small margin of profit. Additional costs by water over the At and East rate adds \$20.25 per tonne to our flour costs. Wheat transportation now represents 22% of raw material costs for export milling, versus 14% under the At and East formula, based on today's current wheat prices.

As to flour costs, besides additional wheat costs, the movement of flour to docksides has also increased by another \$8.85 per tonne, with the loss of the stop-off milling and transit provision available under the subsidy. Actual additional costs, both for incoming wheat and outgoing flour, run upwards of \$30 per tonne and present a hurdle that we are not able to overcome against highly subsidized EEC and US competitors.

In the last half of 1989, with the added burden of a strong Canadian dollar and additional costs caused by the elimination of millfeeds as an eligible feedstuff under the FFA, which has sharply reduced our millfeed return and added another \$5 per tonne to all our flour costing, both domestic and export, our export sales dropped from 35% to 17% of total sales. The cost for mills west of Montreal to ship flour to Halifax has increased at a higher rate in

*[Traduction]*

important d'heures-personnes ont été supprimées lorsque les exportations de céréales ont cessé. On a décidé d'imposer aux usagers du silo, y compris Dover Mills, une augmentation des tarifs qui les rend supérieurs à ceux des autres silos à grain de l'Est du Canada ainsi qu'à ceux fixés par la Commission canadienne des grains.

Ces tarifs plus élevés auraient permis aux exploitants du silo d'obtenir les revenus dont ils avaient désespérément besoin, et du moins l'espère-t-on, d'éviter la fermeture, soit, mais les coûts additionnels ont porté atteinte à la position concurrentielle de ses usagers par rapport aux autres minoteries de l'Est du Canada et ont fait augmenter le coût des transactions commerciales à Halifax. Le seul autre choix aurait été de fermer l'installation, qui est essentielle pour le stockage et la réception des grains, et qui joue un rôle primordial dans l'infrastructure agricole de l'Atlantique pour les éleveurs de bétail et de volailles et pour le secteur encore fragile de la production du blé de meunerie.

Le coût du transport du blé en vue de l'exportation sans la subvention ferroviaire fait que nous devons maintenant compter uniquement sur un mode de transport pour 75 p. 100 du blé qui arrive désormais dans la région par voie maritime pendant la saison de la navigation, c'est-à-dire d'avril à décembre. Les nouveaux tarifs ferroviaires intérieurs ne sont pas concurrentiels avec le prix du transport par voie maritime. Le reste du blé dont nous avons besoin sera apporté par camions des silos de collecte de l'Atlantique, dans la mesure où les producteurs de blé de meunerie des Maritimes pourront continuer à produire avec au moins une mince marge bénéficiaire. Les frais supplémentaires du transport maritime par rapport au tarif de l'Est ajoute \$20,25 la tonne au prix de la farine. Le transport du blé représente désormais 22 p. 100 du coût de la matière première pour les produits de meunerie destinés à l'exportation, alors qu'il s'agissait de 14 p. 100 selon la formule de l'Est, en prenant les prix actuels du blé.

Quant aux coûts en farine, en dehors des coûts supplémentaires pour le blé, le transport de la farine jusqu'aux docks a également augmenté de \$8,85 la tonne, du fait de l'abolition des paiements de péréquation aux meuneries pour compenser les droits d'arrêt en transit qui étaient disponibles dans le cadre de la subvention. Les coûts supplémentaires effectifs, aussi bien pour le blé qui arrive que pour la farine qui repart, sont de plus de \$30 la tonne et présentent un obstacle que nous ne sommes pas en mesure de surmonter en raison des fortes subventions que touchent nos concurrents de la CEE et des États-Unis.

Lors du deuxième semestre de 1989, nous avons eu à subir en plus le désavantage d'un dollar canadien fort et de coûts supplémentaires dus à la radiation des issues de mouture comme aliments du bétail acceptables au terme de l'ALÉ ce qui a nettement réduit les revenus tirés des issues de mouture et ajouté \$5 supplémentaires la tonne au coût global de la farine, tant pour le marché intérieur que pour l'exportation. Tous comptes faits, nos ventes à



*[Text]*

relation to tonnages and distance. The majority of milling capacity in Canada is centred in Ontario and Quebec, and for the majority of the mills Saint Lawrence River ports provide the smallest export costs.

On the Port of Halifax itself, studies have identified that 334 jobs are created in the Halifax region as a result of the export of flour and grain through this port. The latest figures show that 175 to 200 jobs are directly related to flour exports at dockside. It takes approximately 10 days to load a 10,000-tonne vessel such as one under the Cuban Export Program. Payroll costs are \$25,000 per day. In the good years of the Cuban contract, 120 days a year were devoted to this activity, and another 160 days or more to CIDA shipments. These cargoes are labour-intensive compared with much of the commercial export that has become more containerized in recent years.

Associated port costs bring more revenue to the Halifax Port Corporation. The ship chandlers and merchants in Halifax enjoy the benefit of the longer layovers of ships' crews. APTC studies have identified the value to Halifax of some of this activity.

If we are unable to maintain a steady flow of flour shipments—and with present costing for transportation, the prospects are very dismal—it will not take long for the port planners to recommend the removal of the storage sheds and a full conversion to container reception. This would certainly ring the death knell for CIDA and Cuban shipments.

Looking at the future, the lifeblood of an aggressive economy is our ability to produce well. Exports of the production of our Canadian resource sectors is a major component of this, but not enough emphasis is placed upon the additional benefit to our economic well-being of exports of value-added manufactured products, which give employment to Canadians and generate new wealth by achieving premium returns in sales.

Our first concern is that flour exports continue to flow through Halifax and provide the essential employment to what in our area is a significant number of Canadians. Without some offsetting formula, the continued viability of the Halifax grain elevator is highly questionable, and the future of Dover Mills Limited seriously in doubt. An important part of this review, however, must centre upon our competitiveness and the present policy or lack of

*[Translation]*

l'exportation sont passées de 35 p. 100 à 17 p. 100 de notre chiffre d'affaires. Les minoteries situées à l'Ouest de Montréal qui expédient de la farine à Halifax ont vu leurs coûts augmenter à un taux supérieur par rapport au tonnage et à la distance. L'essentiel de la capacité de meunerie du Canada est située en Ontario et au Québec, et pour la majorité des minoteries, ce sont les ports du Saint-Laurent, qui offrent les coûts les plus bas à l'exportation.

Pour le port d'Halifax proprement dit, des études ont indiqué que 334 emplois avaient été créés dans la région d'Halifax du fait de l'exportation de la farine et des grains à partir de ce port. Les derniers chiffres révèlent que 175 à 200 emplois au quai sont directement liés à l'exportation de la farine. Il faut environ dix jours pour charger un navire de 10,000 tonnes comme ceux qui viennent dans le cadre du programme d'exportation à destination de Cuba. Les coûts de main-d'oeuvre s'élèvent à \$25,000 par jour. Pendant les années fastes du contrat avec Cuba, on consacrait 120 journées par an à cette activité, et 160 autres journées ou davantage aux expéditions de l'ACDI. Ces cargaisons exigent beaucoup de main-d'oeuvre par rapport à la plupart des exportations commerciales qui se conteneurisent de plus en plus ces dernières années.

Les frais portuaires liés à ces activités apportent davantage de revenus à la Société du port d'Halifax. Les marchands de fournitures pour bateaux et les commerçants d'Halifax profitent des haltes plus longues des équipages de navire. Dans certaines études de la CTPA, on a déterminé la valeur pour Halifax de certaines de ces activités.

S'il n'est pas possible d'avoir un flux régulier d'expéditions de farine—et avec le coût actuel des transports, les perspectives sont assez sombres—les responsables de la planification portuaire vont rapidement recommander l'enlèvement des entrepôts et la conversion totale aux conteneurs. Une telle décision sonnerait sans doute le glas des expéditions de l'ACDI et de celles à destination de Cuba.

Si l'on regarde vers l'avenir, qui dit économie dynamique dit capacité importante de production. Les exportations de la production de nos secteurs canadiens des matières premières sont un élément essentiel, mais on n'insiste pas assez sur l'importance pour notre bien-être économique des exportations de produits manufacturés à valeur ajoutée, qui créent de l'emploi pour les Canadiens et de nouvelles richesses en raison des prix élevés qu'ils commandent.

Notre premier souci c'est que les exportations de farine continuent à passer par Halifax et à fournir des emplois essentiels à ce qui représente pour notre région un nombre important de Canadiens. Sans formule de compensation, la viabilité du silo à grains de Halifax est nettement compromise comme d'ailleurs l'avenir de Dover Mills Ltd. Cet examen doit cependant porter surtout sur notre compétitivité et sur la politique actuelle,

## [Texte]

policy, which appears to erode the ability of Canadian companies to compete in the global market.

• 1015

In the light of the Canada-U.S. Free Trade Agreement, we have agreed to move away from subsidies. However, the U.S. agricultural sector, which includes agri-business, will continue to be subsidized and will benefit from a continuation of the Export Enhancement Program policy. Gentlemen, I can refer you to President Bush's State of the Union Address two weeks ago and the obvious budgetary guidelines to pump up that Export Enhancement Program policy in the U.S.

The Export Enhancement Program more than anything else has been and will continue to be the instrument of the destruction of the Canadian milling industry. That policy allows mills in the U.S. to run at full capacity while we languish at two-thirds of capacity. Investment and production efficiencies or upgrading is unlikely to be considered attractive in the Canadian milling industry.

In this weakened state we are asked to move aggressively towards competing for business in the U.S. against a very strong U.S. milling sector, which already has much lower wheat costs. Added to this, U.S. mills have a transportation advantage both in rail and trucking, with a far less restrictive tax regime and lower operating costs for fuel taxes.

On behalf of my company and the Canadian National Millers' Association, we are endorsing a policy that would recommend that the At and East be replaced by a policy instrument that would provide for a level of competitiveness for our industry equivalent to that enjoyed by U.S. mills. Such a policy could be accommodated through tax credits for exports and adjusted in step with the reductions by our competitors internationally. We further recommend that the slight differential between Halifax and Montreal be reduced and fixed to allow Halifax grain elevator and the port to compete with the St. Lawrence ports for grain and flour traffic.

Mr. Vuillemot (Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Mr. Chairman, the main point I would like to make in referring to these statements is that the economic impact outlined in these statements is only economic activity that occurred from the At and East program within the Atlantic provinces. A substantial amount of economic activities occurred through the At and East program outside the Atlantic provinces: the transfer elevators in Ontario, Seaway shipping and so on and so forth. That has been taken out of our cost estimates. We refer here only to the Atlantic

## [Traduction]

ou l'absence de politique, qui semble compromettre la capacité des entreprises canadiennes à soutenir la concurrence sur le marché mondial.

Du fait de l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis, nous avons accepté de renoncer aux subventions. Cependant, le secteur agricole américain qui comprend l'agro-alimentaire, continuera à être subventionné et à profiter du maintien du *Export Enhancement Program*. Messieurs, je peux vous renvoyer au discours du président Bush (*State of the Union Address*) d'il y a deux semaines dans lequel il préconisait clairement l'enrichissement des crédits budgétaires consacrés à ce programme.

Le *Export Enhancement Program*, plus que toute autre chose, a été et continuera à être un instrument de destruction pour l'industrie de la meunerie au Canada. Cette politique autorise les minoteries américaines à fonctionner à pleine capacité tandis que nos activités languissent au deux tiers de notre capacité. L'industrie canadienne de la minoterie hésitera sans doute à consentir de nouveaux investissements pour moderniser ses installations et en accroître l'efficacité.

Dans cet état de faiblesse où nous nous trouvons, on nous demande de faire preuve de dynamisme pour arracher des marchés aux minoteries américaines qui elles sont en pleine forme grâce au fait qu'elles achètent leur blé bien meilleur marché. En plus de cela, les minoteries américaines ont un avantage tant pour les transports ferroviaires que pour le camionnage, en raison d'une fiscalité moins lourde et de taxes sur le carburant moins élevées.

Au nom de mon entreprise et de la *Canadian National Millers' Association*, nous préconisons que le programme de subventions du transport vers l'Est soit remplacé par un autre mécanisme qui rendrait notre industrie aussi compétitive que les minoteries américaines. Il serait possible de mettre en oeuvre une telle politique en prévoyant des crédits d'impôt à l'exportation correspondant aux réductions progressives de nos concurrents sur le plan international. Nous recommandons en outre de réduire et de rendre fixe le léger écart qui existe entre Halifax et Montréal pour permettre au silo à grains de Halifax de soutenir la concurrence des ports du Saint-Laurent pour ce qui est du transport des grains et de la farine.

M. Vuillemot (directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Monsieur le président, il y a une chose essentielle que j'aimerais préciser au sujet de ces bilans. Les répercussions économiques dont il est question ne représentent que des activités économiques s'étant produites dans les provinces de l'Atlantique du fait du programme de subventions du transport vers l'Est. Le programme de subventions a aussi favorisé de nombreuses activités à l'extérieur des provinces de l'Atlantique notamment au niveau des silos de transbordement de l'Ontario, de la voie maritime, etc.



[Text]

provinces. The impact of the termination of the program and total is much larger than this.

Statement 1 is our estimate of where we have reached today. As Mr. Murray mentioned, the Saint John elevator is expected to terminate its operations. With regard to Halifax, they have already reduced their permanent employment force from 37 permanent employees down to 19. They will not be hiring any winter employees this winter, which has usually amounted to 20 to 22 employees throughout the winter. Those jobs have already been lost. They are reducing their scale of operations.

The second item, regarding the additional cost of livestock, poultry and milling wheat, refers to the surcharge that the Halifax elevator placed on its charges to the industries in the Atlantic provinces. The surcharge took effect last August 1. It in effect has happened.

With regard to the last item, the cost of longshoremen's wages and railroad employees' wages and so on were outlined by Mr. Murray for Saint John and Mr. Doering for Halifax. They in effect have already taken place.

This is basically the economic impact that has happened so far. Through-put at the Halifax elevator for this coming year in terms of export grain is expected to be no more than 60,000 tonnes. That is down from the last year in the program, which was 372,000 tonnes. You can see there is a substantial drop. All of that through-put is essentially now coming by water.

• 1020

Statement 2 would be the impact that would take place should the Halifax elevator also close. The main difference is the additional cost in terms of the livestock and poultry feed, as was outlined—

**The Chairman:** I think that is pretty well set out in the brief and the general comments made here.

I would like to get back to you, Mr. Armitage, without Mr. Vuillemot. You said at the end of this you were going to. . . It is not part of your brief, is it?

**Mr. Armitage:** No, it is not, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are we going to be able to get a copy of it after you make the presentation? I know we have it in the *Minutes of Proceedings and Evidence*.

**Mr. Armitage:** Other than the minutes, that will be all for today, other than perhaps making a photocopy of my notes.

**The Chairman:** Okay, let us hear it.

[Translation]

Nous avons retiré cela de l'évaluation des coûts. Nous ne parlons ici que des provinces atlantiques. Au total, les répercussions de l'abolition du programme sont beaucoup plus importantes.

Notre premier bilan représente une évaluation de la situation actuelle. Comme l'a dit M. Murray, le silo de Saint Jean doit cesser ses activités. Pour Halifax, le nombre des emplois permanents a déjà diminué puisque de 37, ils sont passés à 19. On n'engagera pas de personnel cet hiver, ce qui représentait habituellement de 20 à 22 employés pour toute la saison. Ces emplois ont déjà été perdus. On réduit les activités.

Le deuxième point, concernant les frais supplémentaires pour le bétail, la volaille et le blé de meunerie, renvoie au coût supplémentaire que le silo d'Halifax a imposé aux entreprises des provinces atlantiques. Ce supplément de coût est entré en vigueur le premier août dernier. Cela s'est donc déjà produit.

Pour le dernier point, le coût des salaires des débardeurs, des employés des chemins de fer, etc, M. Murray en a parlé pour Saint Jean et M. Doering pour Halifax. Cela s'est aussi déjà produit.

Ce sont en gros les répercussions économiques que l'on a subies jusqu'ici. Le débit au silo d'Halifax pour l'année à venir, pour ce qui est des grains d'exportation, ne devrait pas dépasser 60,000 tonnes. C'est nettement moins que lors de la dernière année d'application du programme, puisqu'il s'agissait de 372,000 tonnes. Il est facile de constater qu'il y a une baisse très nette. Tous les grains nous viennent maintenant essentiellement par voie fluviale.

Le Bilan 2 représente les répercussions qui se feraient sentir si l'on devait aussi fermer le silo de Halifax. La principale différence vient du coût supplémentaire pour les aliments destinés au bétail et à la volaille, comme on l'a indiqué. . .

**Le président:** Je crois que cela est bien expliqué dans le mémoire et dans les remarques qui ont été faites ici.

J'aimerais revenir à vous, M. Armitage, et non m'adresser à M. Vuillemot. Vous avez dit qu'à la fin de ceci vous alliez. . . cela ne figure pas dans votre mémoire, n'est-ce pas?

**M. Armitage:** Non, monsieur le président.

**Le président:** Nous sera-t-il possible d'en avoir un exemplaire une fois que vous aurez terminé votre exposé? Je sais que cela va figurer dans les *Procès-verbaux et Témoignages*.

**M. Armitage:** En dehors des procès-verbaux, il n'y aura rien d'autre aujourd'hui, sauf si je fais une photocopie de mes notes.

**Le président:** Bon, voyons un peu.

[Texte]

**Mr. Armitage:** I can certainly submit it to you in writing, and I can present it to you very quickly. In doing so, though, keep in mind that we sought to see put in place certain offsets that really are not working out in a way that will do the job—

**The Chairman:** Have you had any action on the offsets? What is the status of the offsets? I am glad you have come here today; this is what we want to focus attention on. We know this has been simmering since 1985, even before the budget papers. In view of your own recommendations for changes in the At and East, I am glad. I do not know what you are going to present now, but it is news, and I guess this is a good reason to bring it up today. Quite frankly, you and I have talked before, and I was a little irritated a couple of times when you sent things off to the minister and then you thought we were supposed to be informed, and then you sent them to me later. That is nice, but now you are telling me something new.

What I would like to know for the purpose of the committee members, most of whom are not as deeply involved in this in terms of their regional constituencies, is whether or not there has been any action on the offsets. What is the status there?

**Mr. Armitage:** I do not want to get into too much detail, because obviously we are running out of time.

**The Chairman:** If we run out of time at this hearing, we will worry about it later. You have presented a lot before this committee today and we have not even gotten to questions yet.

**Mr. Armitage:** Let me quickly highlight the status of the offsets we sought. In terms of unit trains, we sought to obtain the movement of export grain through the Ports of Halifax and Saint John in the form of what we perceive to be efficient unit trains. Based on input we have received from the railways—and the railways have been co-operative—and based on input we have received from the Canadian Wheat Board—and again, they have indicated a willingness to be co-operative—the amount by which the differential between the St. Lawrence ports and the Atlantic ports can be minimized or reduced is not enough to make the Atlantic ports a viable option to the St. Lawrence ports. In other words, even given the implementation of a unit-train method of moving the grain to the Atlantic seaboard, that would not reduce the differentials enough to make it a competitive alternative. So that is rather disappointing.

Water transport of grain under Plan C pricing is not really working out that well. Plan C pricing, as members of the committee may well be aware, is a method of buying from the producers through the country elevators at a lower-than-the-board price at Thunder Bay. This is ordinarily done on a railway car-for-car basis, loaded out at country elevators, and does not normally facilitate the use of water transportation from the Port of Thunder Bay;

[Traduction]

**M. Armitage:** Je peux certainement vous le donner sous forme écrite, et vous le présenter très rapidement. Ceci dit, il ne faut pas perdre de vue que nous avons essayé d'obtenir des compensations qui en fait ne donnent pas les résultats escomptés. . .

**Le président:** Quelles mesures ont été prises au sujet de ces compensations? Où en sont ces compensations? Je suis heureux que vous soyez venus aujourd'hui; car c'est là-dessus que nous voulons insister. Nous savons que cela couve depuis 1985, depuis même avant la parution des Documents budgétaires. Étant donné les changements que vous recommandiez à la subvention pour l'Est, je trouve cela intéressant. Je ne sais pas ce que vous allez présenter maintenant, mais c'est nouveau, et je crois que c'est le moment ou jamais de le présenter. Bien franchement, nous avons déjà parlé ensemble, et j'ai été un peu contrarié à plusieurs reprises lorsque vous avez envoyé des choses au ministre en pensant que nous allions en être informés, et que vous avez dû par la suite me les envoyer. C'est bien, mais maintenant vous me dites autre chose.

Ce que j'aimerais savoir, pour la gouverne des membres du Comité qui ne sont pas pour la plupart concernés par ce genre de question dans leur circonscription, c'est si oui ou non des mesures ont été prises en matière de compensation. Où en est-on?

**M. Armitage:** Je ne veux pas donner trop de détails car nous allons de toute évidence manquer de temps.

**Le président:** Si nous manquons de temps au cours de cette audience, nous nous en soucierons plus tard. Vous avez déjà exposé beaucoup de choses à ce comité aujourd'hui et nous n'en sommes pas encore aux questions.

**M. Armitage:** Permettez-moi d'indiquer brièvement où en sont les compensations que nous recherchions. Pour ce qui est des trains-blocs, nous avons essayé d'obtenir que les grains destinés à l'exportation par le biais des ports de Halifax et de Saint-Jean soient acheminés au moyen de trains-blocs, moyen que nous jugeons efficace. D'après ce que nous ont dit les compagnies de chemins de fer—et elles se sont montrées très coopératives—et d'après ce que nous a dit la Commission canadienne du blé—qui elle aussi s'est montrée prête à collaborer—la réduction de l'écart entre les ports du Saint-Laurent et les ports de l'Atlantique ne pourrait pas suffire à faire des ports de l'Atlantique une solution viable par rapport à ceux du Saint-Laurent. En d'autres termes, même si l'on en venait à transporter les grains en trains-blocs vers le littoral atlantique, les différences ne seraient pas suffisantes pour que notre région constitue une solution concurrentielle. Voilà donc qui est assez décevant.

Le transport des grains par voie fluviale selon la tarification du plan C ne donne pas les résultats attendus. La tarification du plan C, comme le savent sans doute fort bien les membres du Comité, est une méthode qui consiste à acheter les grains aux producteurs en passant par les silos de collecte à un prix inférieur à celui de la Commission à Thunder Bay. Cela se fait généralement par échange de wagons chargés aux silos de collecte, et cela ne



[Text]

and frankly, that is not working out either. In terms of the ability to obtain large quantities of Plan C grain put in place at Thunder Bay at a given point in time to load a vessel, it does not seem to be a realistic proposal as we once thought it might be.

As for the elimination of corn countervail, the Canadian International Trade Tribunal has completed an evaluation of the proposal to review their previous public interest decision that put the corn countervail in place originally and then subsequently reduced it. They have decreed that there are insufficient changes in circumstances to warrant a review of the original public interest finding. At the same time they acknowledge certain requests from New Brunswick and Nova Scotia, in particular, to exempt at least the Atlantic provinces from a corn countervail and they say they are willing to consider these requests on their merit. So there is still an open door there to some extent.

• 1025

**The Chairman:** Do they try to rationalize how they have been able to exempt B.C. from that corn countervail?

**Mr. Armitage:** Not in the initial decision, but—

**The Chairman:** What is the date of that decision?

**Mr. Armitage:** The letter to the Hon. John McDermid is dated December 29, 1989.

Facilities to receive water-borne grain at St. John: The Hon. Charles Mayer indicated a willingness to look at that issue, but nothing has been done so far, that we are aware of.

Promote continued use of Maritime ports for export flour: Mr. Doering has addressed that and a real economic problem exists in terms of the ability of the milling industry to compete and of the Atlantic ports to compete with St. Lawrence ports, if indeed the milling industry is able to sell the flour to overseas markets.

Permits allowing importation of feed grains from foreign countries: That issue has not met with a positive response.

So the several offsets we had sought to put in place are simply not working out to the extent necessary to do the job for us. That brings us to return to a modification of the proposal we made in August of 1985, which I will quickly highlight.

In lieu of the At and East and proposed only to apply on an annual basis during the period of Seaway winter closing—as related to rail transportation: (1) that rail rates on export grain and flour to Halifax and St. John be set at

[Translation]

facilite normalement pas le recours à la voie maritime à partir du port de Thunder Bay; et franchement, cela ne marche pas non plus. Pour ce qui est d'obtenir ponctuellement à Thunder Bay, dans le cadre du plan C, d'importantes quantités de grains pour charger un navire, ce ne semble pas être une proposition réaliste comme nous avions pensé qu'elle pourrait l'être.

Quant à l'élimination des droits compensateurs sur le maïs, le Tribunal canadien du commerce extérieur a terminé l'évaluation de la proposition voulant qu'il examine sa décision antérieure d'intérêt public qui avait donné lieu à l'imposition de droits compensateurs sur le maïs, et par la suite à leur réduction. Le Tribunal a décrété que la situation n'avait pas suffisamment changé pour justifier une révision de la décision originale d'intérêt public. Parallèlement, il s'est saisi de certaines demandes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, en particulier, visant l'exemption des provinces de l'Atlantique au moins pour les droits compensateurs sur le maïs, et le Tribunal a indiqué qu'il était prêt à étudier le bien-fondé de ces demandes. Il y a donc encore une possibilité de ce côté-là, dans une certaine mesure.

**Le président:** A-t-il tenté de justifier le fait qu'il a exempté la Colombie-Britannique des droits compensateurs sur le maïs?

**M. Armitage:** Pas dans la décision initiale, mais. . .

**Le président:** Quelle est la date de cette décision?

**M. Armitage:** La lettre à l'honorable John McDermid est datée du 29 décembre 1989.

Installations permettant de recevoir les grains par voie fluviale à Saint-Jean: l'honorable Charles Mayer a indiqué qu'il était prêt à étudier la question, mais rien n'a été fait jusqu'ici, du moins à notre connaissance.

Encourager l'utilisation permanente des ports des Maritimes pour l'exportation de la farine: M. Doering a étudié la question et il y a là un véritable problème économique pour ce qui est de la capacité de l'industrie de la minoterie à soutenir la concurrence et des ports de l'Atlantique à soutenir la concurrence des ports du Saint-Laurent, si même l'industrie peut effectivement vendre sa farine outre-mer.

Autorisations permettant l'importation des grains de provende de l'étranger: cette proposition n'a pas été accueillie favorablement.

Les différentes compensations que nous avons donc essayé de mettre en place ne donnent pas des résultats suffisants pour répondre à nos besoins. Cela nous porte donc à revenir à une modification de la proposition que nous avons faite en août 1985, et que je vais la vous résumer brièvement.

En remplacement de la subvention pour l'Est et pour la période annuelle de fermeture de la Voie maritime—pour ce qui est du transport ferroviaire: (a) que les tarifs pour le transport ferroviaire des grains et de la farine

[Texte]

a fixed-rate differential—these are familiar words because this part is the same as the original proposal—over St. Lawrence ports at a level necessary to make the Maritime ports competitive with St. Lawrence ports and to encourage use of the Maritime ports and of the railways serving these ports.

So the fixed-differential concept is point number one.

**Mr. Tobin:** What time of the year are we talking about?

**Mr. Armitage:** The period of the year when the St. Lawrence Seaway would be closed to navigation.

**Mr. Tobin:** Presumably January to March.

**Mr. Armitage:** That is correct.

(2) Railways to be reimbursed by subsidy for the difference between the fixed-rate levels to the Maritime ports—not frozen-rate levels, as would have been the case under the former At and East—and compensatory rates be paid by subsidy to the railways—as was the case under the At and East, but in that case we were dealing with a rate level that was frozen in the early 1960s, compared to a compensatory level, so there was a very wide gap to be picked up in the form of subsidies.

We do not envisage the same kind of gap in terms of the subsidy to keep the Maritime ports competitive with St. Lawrence ports.

(3) This is admittedly a repetition of the previous proposal, but a very necessary component of this proposal—that facilities to receive grain by water at the St. John elevator be provided.

(4) To prevent an undue burden on the federal treasury—I am sure that on February 20 in Ottawa this must be foremost in everyone's mind—the special provision for the fixed rates could be limited to a maximum tonnage for both export grain and flour, but not less than the volumes required to maintain the grain elevators at Halifax and St. John and the flour mill at Halifax as viable operations. This is a very important component, so as not to allow the proposal to be too open-ended.

**Mr. Tobin:** Is that maximum rate based on past performance?

**The Chairman:** Do you mean maximum tonnage?

**Mr. Tobin:** Yes, maximum tonnage.

**Mr. Armitage:** That is what we have in mind, based on average tonnage over the last five years; something that could be worked out.

**Mr. Benjamin:** What did point (3) relate to?

[Traduction]

d'exportation vers Halifax et Saint-Jean soient établis de façon qu'il y ait un écart fixe—ce sont des termes que l'on connaît déjà puisqu'ils faisaient déjà partie de la proposition originale—par rapport aux ports du Saint-Laurent de telle sorte que les ports des Maritimes soient concurrentiels par rapport à ceux du Saint-Laurent et que l'on encourage l'utilisation des ports des Maritimes et des lignes ferroviaires desservant ces ports.

L'idée d'un écart fixe est donc le premier point.

**M. Tobin:** De quel moment de l'année parlons-nous?

**M. Armitage:** De la période de l'année où la Voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la navigation.

**M. Tobin:** Sans doute de janvier à mars.

**M. Armitage:** C'est exact.

(2) que les compagnies de chemins de fer soient remboursées à l'aide d'une subvention pour la différence entre les tarifs à écart fixe pour les ports des Maritimes—et non des tarifs gelés, comme cela aurait été le cas dans le cadre de l'ancienne subvention pour l'Est—et que des tarifs compensateurs soient payés sous forme de subventions aux chemins de fer—comme c'était le cas dans le cadre de la subvention pour l'Est, mais dans ce cas il s'agissait d'un tarif gelé depuis le début des années 1960, par rapport au taux compensateur, de sorte qu'il y avait un très gros écart à rattraper sous forme de subventions.

Nous n'envisageons pas un écart du même ordre pour ce qui est de la subvention visant à permettre aux ports des Maritimes de soutenir la concurrence des ports du Saint-Laurent.

(3) ceci constitue je l'admets une répétition de la proposition antérieure, mais il s'agit d'un élément tout à fait indispensable de cette proposition—à savoir qu'il faudra prévoir les installations nécessaires pour recevoir les grains arrivant par voie fluviale à Saint-Jean.

(4) pour éviter au trésor fédéral un fardeau inutile—et je suis sûr qu'un 20 février à Ottawa tout le monde a cela bien présent à l'esprit—la disposition spéciale des taux fixes pourrait être limitée à un tonnage maximum à la fois pour les grains et la farine d'exportation, mais un maximum qui ne serait pas inférieur aux volumes nécessaires pour permettre aux silos à grains de Halifax et de Saint-Jean et à la minoterie de Halifax de rester des entreprises viables. C'est un élément très important, pour ne pas faire de la proposition quelque chose de trop vague.

**M. Tobin:** Ce taux maximum est-il fixé d'après les résultats antérieurs?

**Le président:** Voulez-vous parler du tonnage maximum?

**M. Tobin:** Oui, le tonnage maximum.

**M. Armitage:** C'est ce à quoi nous pensons, en se fondant sur le tonnage moyen des cinq dernières années; cela reste à déterminer.

**M. Benjamin:** Sur quoi portait le point (3)?



[Text]

**Mr. Armitage:** Number 3 related to facilities to receive grain by water at St. John, New Brunswick; in other words, a marine receiving facility.

So we have come almost full circle. We are suggesting that the only practical way in which we have been able to identify and address the problem that will be created by the termination of the At and East is a mechanism to maintain a rate structure that will keep the Atlantic provinces' ports competitive with St. Lawrence ports.

• 1030

We feel this is consistent with the original objective and purpose of the program. We feel this part of the objective was badly overlooked at the time the budget decision was made. We think it is a very valid request.

We would be more than happy to try to answer any questions.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Armitage. What you have just laid before us is just before us now, and you have not had a chance to have it assessed by the minister's office, is that correct?

**Mr. Armitage:** No, we have not.

**The Chairman:** Even with all the things going on today, are you going to try to get in to see him on this proposal at some time while you are here?

**Mr. Armitage:** As soon as possible, Mr. Chairman. I doubt it will happen today, sir.

**Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre):** A point of order. Are we under a time limit here today for this—

**The Chairman:** We have a time limit, yes. My clerk tells me we may be able to have this room until 12, so certainly 12 is the cut-off.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, as you have earlier, I first of all congratulate the Atlantic Provinces Transportation Commission and all the associated parties for their brief, and thank them. I hope we can get in writing soon the latest proposal to try to deal with this problem. To put matters in perspective, what we have is a decision to terminate the At and East Grain and Flour Subsidy program. We have presumably the tough budget later today, and what we do not have is a disposition—at least from the sounds of things—to try to find tangible ways to satisfy your problem.

What in effect happens to the elevator, the flour mill, at St. John, Halifax, if we do not have within a reasonably short period of time some indication there is some willingness to accommodate some of the concerns you have raised and come up with a formula that reflects at

[Translation]

**M. Armitage:** Le point 3 portait sur les installations devant permettre de recevoir les grains par voie fluviale à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick; en d'autres termes, une installation de réception portuaire.

Nous avons donc à peu près bouclé la boucle. Nous disons donc que la seule façon pratique que nous avons pu trouver pour résoudre le problème qui sera créé du fait de l'abolition du programme de subventions est un mécanisme permettant de réglementer les tarifs pour que les ports des provinces de l'Atlantique restent concurrentiels par rapport à ceux du Saint-Laurent.

Nous pensons que cela est conforme à l'objectif premier du programme. Nous estimons que cette partie de l'objectif a été trop négligée au moment où la décision budgétaire a été prise. Nous pensons que c'est une demande tout à fait justifiée.

Nous voulons bien essayé de répondre à vos questions, si vous en avez.

**Le président:** Merci, monsieur Armitage. Ce que vous venez de nous exposer n'a été présenté qu'à nous, et vous n'avez pas encore eu la possibilité de le faire évaluer par le cabinet du ministre, n'est-ce pas?

**M. Armitage:** Non.

**Le président:** Étant donné tout ce qui se passe aujourd'hui, allez-vous essayer de profiter de votre séjour ici pour le rencontrer au sujet de cette proposition?

**M. Armitage:** Le plus tôt possible, monsieur le président. Je doute cependant que ce soit aujourd'hui.

**M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre):** J'invoque le Règlement. Est-on limité par le temps. . .

**Le président:** Oui. Le greffier me dit que nous pouvons avoir la salle jusqu'à midi; midi serait donc la limite.

**M. Tobin:** Monsieur le président, comme vous l'avez déjà fait plus tôt, je tiens tout d'abord à féliciter la Commission des transport des provinces de l'Atlantique et toutes les parties associées à ce mémoire, et à les remercier. J'espère que nous pourrions obtenir la dernière proposition le plus tôt possible par écrit afin de tâcher de résoudre ce problème. Pour placer les choses dans leur contexte, ce que nous avons, c'est une décision visant à mettre un terme au programme de subventions au transport des grains et de la farine vers l'Est à partir d'un point intérieur désigné. Nous aurons sans doute à faire face à un budget difficile plus tard dans la journée, et ce qui nous manque, c'est la volonté—du moins d'après ce que j'entends—d'essayer de trouver des moyens tangibles de résoudre ce problème.

Que va-t-il effectivement arriver au silo, à la minoterie de Saint-Jean, de Halifax, si l'on ne perçoit pas dans un délai raisonnable des signes d'une certaine volonté de prendre en compte les problèmes que vous avez soulevés et de proposer une formule dans l'esprit de la proposition

[Texte]

least the spirit of the proposal you have put before us today? I would like some straight answers—a blunt answer on that.

**Mr. Murray:** Mr. Tobin, the elevator in St. John will close at the end of February.

**Mr. Tobin:** So we need something relatively quick.

**Mr. Murray:** Yes, sir. It will be mothballed at the end of February; the staff will be laid off.

**Mr. Doering:** In the case of Halifax the employment levels are down anyway, and they will continue to drop. It is likely we will survive in the short run. The long-term prospects are not good, but the short run we will survive.

**Mr. Tobin:** I want to go to the representative from the agricultural community and ask the same question. Assuming nothing is done, what happens?

**Mr. Russell:** Well, if nothing happens the price of feed grains in the Atlantic region goes up by \$25 a tonne and we cannot afford to pay it. We are already in a—

**Mr. Tobin:** Then what percentage of our producers are in trouble?

**Mr. Russell:** The livestock industry in Atlantic Canada represents about 75% to 80% of livestock producers. Just how many of those would be forced out it is hard to say, but a large—

**Mr. Tobin:** Are we talking 15%, 20%?

**Mr. Russell:** One-third to one-half, something like that—

**Mr. Tobin:** —would be out of business?

**Mr. Russell:** Could be.

**Mr. Tobin:** At one point you recommended two things which I do not see included in the latest recommendation. You asked for the elimination of the countervail duty on U.S. corn—I did not see a repetition of that in your latest proposal. You asked for the provision of permits allowing the importation of feed grains from foreign countries, and I do not see a repetition of that in your latest proposal.

**Mr. Armitage:** Our latest proposal would not necessarily rule out some of those offsets we were seeking before. Some of them actually could complement this proposal, and I am thinking specifically of the unit-train concept, because after all we would want to achieve this at the least cost to the taxpayers of this country.

[Traduction]

que vous nous avez soumise aujourd'hui? J'aimerais avoir des réponses franches là-dessus.

**M. Murray:** Monsieur Tobin, le silo de Saint-Jean va fermer à la fin de février.

**M. Tobin:** Il faut donc faire quelque chose très vite.

**M. Murray:** Oui, monsieur. Il sera condamné à la fin de février; le personnel sera mis à pied.

**M. Doering:** Dans le cas de Halifax, le nombre des emplois a diminué de toute façon, et cela va continuer. Il est possible que l'on survive à court terme. Les perspectives à long terme ne sont pas bonnes, mais à court terme nous allons survivre.

**M. Tobin:** Je veux m'adresser au représentant de la collectivité agricole et lui poser la même question. Si rien n'est fait, que va-t-il se produire?

**M. Russell:** Si rien n'est fait, le prix des grains de provende dans la région de l'Atlantique va monter de 25\$ la tonne et nous ne pourrons plus payer. Nous sommes déjà dans. . .

**M. Tobin:** Quel pourcentage de producteurs auront ainsi des ennuis?

**M. Russell:** Les éleveurs de bétail dans le Canada Atlantique représentent environ 75 à 80 p. 100 de la production de bétail. Il est difficile de dire combien exactement seraient obligés de cesser leurs activités, mais une grande partie. . .

**M. Tobin:** S'agirait-il de 15, 20 p. 100?

**M. Russell:** Entre un tiers et la moitié, quelque chose de cet ordre. . .

**M. Tobin:** . . . seraient contraints de cesser leurs activités?

**M. Russell:** Pourraient l'être.

**M. Tobin:** À un certain moment, vous avez recommandé deux choses que je ne vois pas dans votre dernière recommandation. Vous demandiez l'élimination des droits compensateurs sur le maïs américain—vous ne l'avez pas répété dans votre dernière proposition. Vous avez demandé qu'on accorde des autorisations permettant l'importation des grains de provende de l'étranger, et je ne le vois pas dans votre dernière proposition.

**M. Armitage:** Notre dernière proposition n'élimine pas nécessairement certaines des compensations que nous cherchons à obtenir préalablement. Certaines pourraient en fait compléter cette proposition, et je pense plus particulièrement à l'idée des trains-blocs, car nous voudrions essayer d'y parvenir pour qu'il en coûte le moins possible aux contribuables de notre pays.

• 1035

We would be thinking of it in terms of the most economic way to move, for instance, export grain to the ports. If this could be accomplished by a unit train to

Cela nous semble être la façon la moins coûteuse d'acheminer vers les ports les grains destinés à l'exportation. Si cela pouvait se faire par trains-blocs pour



[Text]

keep the rate differential down, that would be just fine. So there could be some complementary—

**Mr. Tobin:** You are saying that if you have a fixed rate during the shipping season—fixed so that it can be adjusted from time to time—you would make use of Canadian corn and Canadian grain, and there would be no need to assist American corn producers by getting rid of a countervail into Atlantic Canada or anywhere else in Canada. Nor would there be a need to go looking in other nations for permits to import grains. Is that not correct?

**Mr. Armitage:** Perhaps we need a point clarification on that. This proposal is to accommodate the movement of export grain only, not domestic feed grains.

In the Atlantic provinces we always have to be looking for means of reducing the differential in the cost of inputs to our domestic feed grain industry. If we can obtain, for instance, U.S. corn at a lower price, this is advantageous to the livestock industry. It is not necessarily a desire to use U.S. corn or foreign grain in preference to Canadian grains, is it just an economic consequence of the competitive situation in the region.

The first choice would always be for the Canadian product—at least my exposure to the trade would tell me that. At the same time, having access to a competitive source helps to keep the Canadian producers competitive in the region. That is very important.

**Mr. Tobin:** I just wanted to give you a chance to say that. Let me ask one last question.

I want to be clear on what you are asking this committee to do. I sense there is probably a great deal of sympathy within this committee, among all parties, for the position you are now in. I think people are familiar with the difficulties you have and I hope all sides are interested in coming up with a solution, or at least using this opportunity to apply some pressure or to support your cause.

What is the bottom line? We can question whether or not you made a strategic mistake when you said let us be reasonable and accommodating, let us talk about solutions and ideas—it did not seem to go anywhere. We are now dealing with the legislation. It is before Parliament.

What is the bottom line? What are you saying to this committee? Those of us within Parliament responsible for overseeing transport policy, what should we be doing with this bill? At this stage do you have any sense you are getting reasonable responses to your request and recommendations? Do you think we ought to let this bill go or should we give this bill a hell of a rough ride until we have some sense that you are getting some real

[Translation]

limiter l'écart dans les tarifs, ce serait bien. Il pourrait donc y avoir des mesures complémentaires. . .

**M. Tobin:** Vous dites que s'il y a un tarif fixe pendant la période d'expédition—fixe tout en permettant des adaptations ponctuelles—vous utiliseriez le maïs canadien et les grains canadiens et il ne serait pas nécessaire d'aider les producteurs de maïs américains en se débarrassant de droits compensateurs dans le Canada atlantique ou ailleurs au Canada. Il ne serait pas non plus nécessaire d'aller chercher d'autres pays qui accordent des autorisations d'importation des grains. N'est-ce pas cela?

**M. Armitage:** Il faut sans doute apporter quelques précisions. Cette proposition ne vise que le transport des grains destinés à l'exportation et non les grains de provende destinés au marché intérieur.

Dans les provinces de l'Atlantique, nous avons toujours dû chercher des moyens de réduire la différence du coût des intrants pour notre secteur intérieur des grains de provende. Si nous pouvons obtenir, par exemple, du maïs américain à un prix inférieur, c'est avantageux pour le secteur de l'élevage. Ce n'est pas nécessairement la volonté d'utiliser le maïs américain ou des grains étrangers de préférence à des grains canadiens, c'est simplement une conséquence économique de la situation concurrentielle de la région.

Nous choisirions toujours en priorité le produit canadien—du moins à ce que je sais de ce type de commerce. Parallèlement, l'accès à une source compétitive aide les producteurs canadiens à rester concurrentiels dans la région. C'est très important.

**M. Tobin:** Je voulais vous donner l'occasion de le dire. Permettez-moi une dernière question.

J'aimerais savoir clairement ce que vous demandez à ce Comité de faire. Je crois que l'on a beaucoup de sympathie pour votre situation au sein de ce Comité, quel que soit le parti auquel on appartient. On connaît en général les difficultés que vous rencontrez et j'ose espérer que tous, quel que soit leur parti, souhaitent trouver une solution ou du moins saisir cette chance pour faire des pressions ou pour appuyer votre cause.

Que demandez-vous au juste? On peut se demander si oui ou non vous avez fait une erreur stratégique en disant qu'il fallait essayer d'être raisonnables et tolérants, qu'il fallait essayer de discuter pour trouver des solutions et des idées—cela semble vous avoir mené nulle part. Nous avons maintenant un texte de loi. Le Parlement en est saisi.

Que demandez-vous au juste? Que dites-vous à ce Comité? Pour ceux d'entre nous qui sommes responsables de la politique des transports au sein du Parlement, que devrions-nous faire de ce projet de loi? À ce stade, avez-vous l'impression que l'on réagisse suffisamment bien à vos demandes et à vos recommandations? Pensez-vous que l'on doive laisser ce projet de loi suivre son cours ou devrions-nous lui mettre des bâtons dans les roues jusqu'à

[Texte]

dialogue in terms of your discussions with the appropriate ministers and departments?

**Mr. Armitage:** Mr. Chairman, that question obviously—

**Mr. Tobin:** He should not be shy about answering it.

**Mr. Armitage:** —brings it right to a head, there is no question about that.

**Mr. Tobin:** You are too nice.

**Mr. Armitage:** Blocking the bill does not achieve the end result we are seeking. The bill terminates a couple of clauses in the Railway Act, and to prevent the elimination of those clauses per se would not achieve this end result. At the same time, the bill will terminate the At and East.

**Mr. Tobin:** Officially!

**Mr. Armitage:** And without something in its place, all the consequences we talked about could occur very quickly. That is why it is very urgent and necessary to put something different in place. I think the onus then goes back to the Government of Canada to come up with an alternative means of doing this. If it takes legislative amendments or it can be done through Order in Council, so be it. That is what we are seeking. But as far as changing the bill is concerned, frankly I cannot see any way of simply changing the wording.

**Mr. Tobin:** Are you getting any sense of compromise here? Are you getting any positive feedback—

**The Chairman:** He is here today, Mr. Tobin, and that—

**Mr. Tobin:** He is talking to us not to the minister.

**The Chairman:** —might lead a reasonable man to think there may be some areas of compromise to explore, even though we are not the minister's office. From an opposition critic's point of view and from the point of view of almost any member from Atlantic Canada, your questions were excellent, they cut right to the core of the thing.

• 1040

We have this new proposal, on which I have written notes. Well, we are going to get the notes from Mr. Armitage. I really think it will be constructive in the way Mr. Tobin's questions were relatively constructive, because he could have been a little more dynamic, as he sometimes is, with proper cause, on the political cross-currents in this thing. I thought his questions went right to the point.

We are going to knock off at 11 a.m. for a variety of reasons. One of the main ones is that Bill C-26 is back on the floor of the House. That will give us time to assess and get the printed record of this. Mr. Armitage is going to try

[Traduction]

ce qu'on ait l'impression que vous ayez obtenu un véritable dialogue et que vous puissiez effectivement discuter avec les ministres et les services responsables?

**M. Armitage:** Monsieur le président, cette question évidemment. . .

**M. Tobin:** Il ne devrait pas avoir peur d'y répondre.

**M. Armitage:** —va droit au but, cela ne fait aucun doute.

**M. Tobin:** Vous êtes trop gentil.

**M. Armitage:** Faire obstacle au projet de loi ne donnerait pas les résultats que nous cherchons à obtenir. Le projet de loi met un terme à quelques dispositions de la Loi sur les chemins de fer, et en empêchant l'élimination de ces dispositions, nous n'obtiendrons pas les résultats recherchés. Parallèlement, le projet de loi va abolir le programme de subventions.

**M. Tobin:** Officiellement!

**M. Armitage:** Et si rien ne le remplace, toutes les conséquences que nous vous avons citées, pourraient se réaliser très rapidement. C'est pourquoi il est tout à fait urgent et nécessaire de mettre quelque chose en place. Je crois qu'il revient en définitive au gouvernement du Canada de trouver un moyen d'y parvenir. S'il faut procéder à des modifications législatives ou s'il faut prendre des décrets du conseil, qu'il en soit ainsi! C'est ce que nous voulons. Mais pour ce qui est de changer le projet de loi, franchement, je ne vois pas comment on pourrait simplement changer le libellé.

**M. Tobin:** Avez-vous l'impression d'un compromis? Obtenez-vous des réactions positives. . .

**Le président:** Il est ici aujourd'hui, monsieur Tobin, et. . .

**M. Tobin:** C'est à nous qu'il parle et non au ministre.

**Le président:** . . . cela pourrait porter tout homme raisonnable à croire qu'il y a certaines possibilités de compromis à explorer, même si nous ne sommes pas le Cabinet du ministre. Du point de vue du porte-parole de l'opposition en la matière et du point de vue de presque tous les députés du Canada atlantique, vos questions étaient excellentes; elles allaient droit au but.

Nous avons donc cette nouvelle proposition au sujet de laquelle j'ai quelques notes écrites. Nous allons aussi recevoir celles de M. Armitage. Je pense vraiment que ce sera constructif, un peu comme l'ont été les questions de M. Tobin. Il aurait toutefois pu être un peu plus dynamique, comme il peut parfois l'être, mais j'ai trouvé ses questions très pertinentes.

Pour diverses raisons, nous allons lever la séance à 11 h 00. L'une des principales raisons est que le projet de loi C-26 est inscrit de nouveau au feuillet de la Chambre. Cela va nous donner le temps d'évaluer ce qui a été dit et



[Text]

to discuss this with the minister. We are going to have Mr. Mayer and the officials here at another hearing.

**Mr. Laporte:** I would like to get some clarification on this proposal. Have you costed out this proposal as to what it would cost the government?

**Mr. Armitage:** Not in detail. We have discussed it internally at home. We feel it would not be the same kind of onerous burden the At and East program was over the years. We would see this as costing not more than perhaps \$12 million a year in terms of the grain and flour rate differential. If there is any augmentation of an export enhancement program for the milling industry in the form of tax credits or what have you, as called for by Mr. Doering in his presentation, that would be over and above that.

**Mr. Laporte:** Mr. Doering, about the milling industry, Dover Mills, you have indicated that on the commercial market for flour you are already in a pretty tough situation as far as being competitive is concerned. With this new proposal have you thought of what sort of effects it will have on your ability to compete in the world commercial market for flour?

**Mr. Doering:** With this proposal it would help us to some extent to compete against the U.S. and the EEC, but we are really having a rough ride. I doubt if it will ever be enough to compensate for that differential fully, unless we have a full export enhancement policy. The cost to the Canadian government would be a fair amount of money under a tax credit basis, I dare say, and I have not costed that. I do not know what that would be at the moment.

We are also under the problem competitively in domestic business with Montreal milling simply because of the differential in the freight to Halifax on the domestic side as well. Added to that was the removal of Feed Freight Assistance on mill feeds, which is costing us \$5 a tonne on everything we produce. That was a real blow to us too. We suffer at a much higher rate of loss than any other mill in Canada.

**Mr. Laporte:** Without the At and East the cost per tonne is up by what, \$20 a tonne, did you say?

**Mr. Doering:** It is \$20.25 a tonne.

**Mr. Laporte:** With this proposal what would the increase in your cost be? How much would it go up from the present At and East? Do you have any idea? If the present At and East is removed and this proposal is put in place, what is your cost per tonne?

**Mr. Doering:** It would drop back down to closer to the water rate during that winter movement in time, which is basically what we are looking at.

[Translation]

d'obtenir le procès-verbal de la séance. M. Armitage va tenter d'en discuter avec le ministre. Et à l'occasion d'une autre séance, nous recevrons M. Mayer et les hauts fonctionnaires du ministère.

**M. Laporte:** Je voudrais obtenir quelques précisions au sujet de cette proposition. Avez-vous évalué ce que coûterait au gouvernement l'application de cette proposition?

**M. Armitage:** Pas de façon détaillée, non. Nous en avons toutefois discuté entre nous. Nous pensons qu'elle reviendrait moins chère que le Programme de subventions au transport vers l'Est à partir d'un point intérieur désigné. Le coût ne devrait pas tellement dépasser les 12 millions de dollars par année. Toute autre augmentation d'un programme de promotion des exportations destinées aux meuneries sous la forme de crédits d'impôt ou sous quelque autre forme, comme le réclamait M. Doering dans son exposé, serait distincte et viendrait s'ajouter à cela.

**M. Laporte:** Monsieur Doering, au sujet des meuneries, de Dover Mills, vous nous avez dit que vous aviez de la difficulté à être concurrentiel. Pensez-vous que cette nouvelle proposition vous permettrait de devenir davantage concurrentiel sur le plan mondial?

**M. Doering:** Oui, elle va nous aider, dans une certaine mesure, à livrer concurrence aux États-Unis et à la CEE, mais ce n'est vraiment pas facile. Je doute qu'elle puisse jamais combler l'écart entièrement, à moins qu'elle ne s'accompagne d'une politique de promotion des exportations. Le coût serait probablement assez élevé pour le gouvernement canadien s'il accordait des crédits d'impôt, mais je n'ai pas déterminé précisément ce qu'il serait.

Nous avons aussi de la difficulté à faire concurrence aux meuneries de Montréal, et ce, tout simplement en raison des frais de transport jusqu'à Halifax. A cela vient aussi s'ajouter l'élimination de l'aide financière accordée au transport des aliments du bétail, ce qui ajoute 5\$ de plus la tonne à tout ce que nous produisons. Cette décision nous a vraiment fait mal. Nous sommes la meunerie la plus touchée au Canada.

**M. Laporte:** Vous avez dit que l'élimination de la subvention au transport vers l'Est augmente le coût de 20\$ la tonne, est-ce bien cela?

**M. Doering:** De 20.25\$ la tonne.

**M. Laporte:** Et avec cette proposition, de combien votre coût augmenterait-il? Combien vous en coûterait-il de plus la tonne? En avez-vous une idée quelconque? Si on remplace la subvention au transport vers l'Est par cette proposition, à combien vous revient chaque tonne transportée?

**M. Doering:** Il serait à peu près le même que le taux qui a cours pendant l'hiver.

[Texte]

**Mr. Laporte:** What you are saying in this proposal is forget the At and East rates from Thunder Bay to Montreal but set up a special program that would keep the eastern ports competitive with Montreal once you get this competitive rate to Montreal. So we are saying a competitive rate to Montreal and then a program that would affect the prices thereon. Is my summary on that correct?

**Mr. Armitage:** Yes, that is correct, Mr. Laporte. The key feature is to maintain a fixed differential over the rate that would apply to the St. Lawrence by rail as compared with the rates to the Atlantic ports, to keep the Atlantic ports competitive.

• 1045

**Mr. Laporte:** As you said, this is not much different from the proposal you put forth in 1985. You said that on your March 1985 proposal you had a letter from the minister asking for more information. On your second proposal, which I believe was in September 1985, following that request, what response did you get from the minister or the government or anybody in the government?

**Mr. Armitage:** We did not really get a response, other than an acknowledgement at the time to say that the matter would be considered. We have never received anything beyond that, that I can recall.

**Mr. Laporte:** No one ever called you in to ask you for some clarification or some suggestions as to how the At and East might be improved and how it could save the federal government money?

**Mr. Armitage:** Not in reference to the August 1985 proposal.

**Mr. Laporte:** Have you had some contact with the government saying how we can change this At and East program to save money for the government and also maintain the economy in the Maritimes and Newfoundland too?

**Mr. Armitage:** We actually were attempting to achieve that, of course, in our August 1985 submission. Keep in mind that it was the Atlantic Provinces Transportation Commission that took the initiative to accept that the program needed to be changed. We went on to propose a specific way of achieving this and yet maintaining certain objectives being met. Certainly there was interest, but when it came right down to it my impression is that the matter was more or less put aside and not dealt with at the time. Finally, leading up to the budget decision, it was decided to terminate the program. What went on behind the scenes I really cannot comment on.

[Traduction]

**M. Laporte:** Dans cette proposition, vous dites qu'il faudrait tout simplement oublier les subventions au transport vers l'Est de Thunder Bay à Montréal, mais établir un programme spécial qui permettrait aux ports de l'Est de demeurer concurrentiels avec celui de Montréal. Nous disons donc, un taux concurrentiel de transport jusqu'à Montréal, et ensuite, un programme qui permettrait d'ajuster les prix. Est-ce que j'ai bien compris?

**M. Armitage:** Oui, c'est bien cela, monsieur Laporte. Ce qui importe avant tout, c'est de maintenir un écart à un niveau fixe en ce qui a trait au transport par la Voie maritime du St-Laurent et au transport par chemins de fer, afin de permettre aux ports de l'Atlantique de demeurer concurrentiels.

**M. Laporte:** Comme vous l'avez dit, ce n'est pas tellement différent de la proposition que vous avez présentée en 1985. À la suite de la proposition que vous avez faite en mars 1985, vous dites avoir reçu une lettre du ministre vous demandant d'autres détails. Et à la suite de votre deuxième proposition, que vous avez présentée, je pense, en septembre 1985, après cette demande, quelle réponse avez-vous obtenue du ministre, du gouvernement ou de quelqu'un du gouvernement?

**M. Armitage:** Ce n'est pas tellement une réponse que nous avons obtenue. On nous a tout simplement dit que la question serait considérée, sans plus. Nous n'avons jamais reçu d'autre réponse que cela, autant que je m'en souviens.

**M. Laporte:** Personne ne vous a jamais appelé pour vous demander des précisions ou des suggestions sur la façon dont on pourrait améliorer la programme de subventions au transport vers l'Est et faire en même temps épargner de l'argent au gouvernement fédéral?

**M. Armitage:** Pas à la suite de notre proposition du mois d'août 1985, non.

**M. Laporte:** Avez-vous dit à un représentant quelconque du gouvernement comment on pourrait modifier le programme de subventions au transport vers l'Est afin de réduire les coûts pour le gouvernement, tout en préservant en même temps l'économie dans les Maritimes, et à Terre-Neuve aussi?

**M. Armitage:** C'est ce que nous essayons de faire, évidemment, dans la proposition que vous avons présentée en août 1985. Il ne faut pas oublier que c'est la Commission des transports des provinces de l'Atlantique qui a bien voulu reconnaître en premier que le programme avait besoin d'être modifié. Nous avons donc proposé une façon précise de le faire, tout en conservant un certain nombre d'objectifs. Notre proposition a soulevé un certain intérêt, sans doute, mais lorsqu'est venu le temps de l'examiner plus à fond, j'ai l'impression que l'on a négligé de le faire. Enfin, avec les contraintes budgétaires auxquelles il fallait faire face, on a décidé de



[Text]

**Mr. Laporte:** This specific question is to everybody. Before the government removed the At and East, did they consult with anybody from the agricultural community or the Atlantic Provinces Transportation Commission or the flour mills?

**Mr. Armitage:** No, they did not, to my knowledge.

**The Chairman:** They had all the communication and the reports in your letter of 1985. The thing has been kicked around for some time.

**Mr. Armitage:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Laporte, we are going to go into the Chamber at 4.30 p.m., now that you or your House Leader has been kind enough to let the government hear the budget in the Chamber, and all those funny little Mickey Mouse games. As a government member I do not mind saying that there has not been too much direct consultation on some things that perhaps are going to impact again in Atlantic Canada. That is sort of how the budget process works, unfortunately. The issue has been around, as you well appreciate.

**Mr. Laporte:** We have had some figures from Saint John and different partial figures. What is the total loss in the Maritimes and in Newfoundland with respect to the loss of the At and East as far as jobs and dollars are concerned? Is there a total package on which you can say that it has cost \$27 million a year or 250 jobs? Is there a total package that you have assessed?

**Mr. Vuillemot:** In terms of dollars, statement 1 and statement 2 pretty well lay it out.

**Mr. Laporte:** How about jobs?

**Mr. Benjamin:** Direct and indirect.

**Mr. Vuillemot:** We do not know about the indirect at this point in time. For direct, in excess of about 330 is the number we are at now.

**Mr. Laporte:** With respect to the Feed Freight Assistance Program, people from the National Feed Freight Board indicated that if the Halifax elevator closed—and you alluded to it—then the only way to get feed into Atlantic Canada would be by rail, period. Suddenly you are subject to a strict non-competitive. . . The railways have the field, in other words. You have indicated there would be a \$25-a-tonne increase if At and East were gone. Is that figure if the Halifax elevator closed? Because certainly At and East does not affect the Feed Freight Assistance Program, but it will affect it indirectly if the Halifax elevator closes, because then the agricultural people in Atlantic Canada are going to be in real trouble. Is this \$25-a-tonne figure assuming that the Halifax elevator would close?

[Translation]

mettre fin au programme. Je ne peux vraiment pas vous dire ce qui s'est passé dans les coulisses.

**M. Laporte:** Cette question s'adresse à tous. Avant d'éliminer le programme de subventions au transport vers l'Est, le gouvernement a-t-il consulté des gens dans les secteurs de l'agriculture, ou des représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ou de meuneries?

**M. Armitage:** À ce que je sache, non.

**Le président:** Oui, toutes les informations et les rapports ont été communiqués en même temps que votre lettre de 1985. On en a discuté pas mal longtemps.

**M. Armitage:** Oui.

**Le président:** Monsieur Laporte, maintenant que votre leader à la Chambre a été assez gentil pour permettre au gouvernement d'assister au discours du budget à la Chambre, nous allons devoir nous y rendre à 16 h 30. En tant que député ministériel, j'admets volontiers que l'on n'a pas toujours vraiment consulté comme on aurait dû au sujet de certaines mesures qui auront peut-être certains effets dans les Maritimes. Mais c'est comme cela que fonctionne le processus budgétaire, malheureusement. La question a toutefois fait l'objet de beaucoup de discussions, comme vous le savez.

**M. Laporte:** On nous a donné quelques chiffres au sujet de Saint-Jean, divers renseignements partiels. À combien évaluez-vous la perte, sur le plan financier et sur le plan des emplois, dans les Maritimes et à Terre-Neuve, en raison de l'élimination du programme de subventions au transport vers l'Est? Perdrat-on 27 millions de dollars par année et 250 emplois, par exemple? En avez-vous fait une évaluation quelconque?

**M. Vuillemot:** Sur le plan financier, les énoncés 1 et 2 sont assez précis là-dessus.

**M. Laporte:** Et au sujet des emplois?

**M. Benjamin:** Directs et indirects.

**M. Vuillemot:** Nous ne savons pas combien d'emplois seraient perdus indirectement. Mais directement, toutefois, nous pensons à l'heure actuelle que plus de 330 emplois y passeraient.

**M. Laporte:** Relativement au Programme d'aide au transport des aliments du bétail, la Commission nationale du transport des aliments du bétail a indiqué que si le silo à grains de Halifax était fermé—ce à quoi vous avez vous-même fait allusion—il ne resterait plus alors que le chemin de fer pour transporter des céréales fourragères dans la région de l'Atlantique, un point c'est tout. On se retrouverait tout à coup dans une situation où il n'y aurait plus de concurrence. . . Les chemins de fer auraient le contrôle, autrement dit. Vous avez indiqué que l'élimination du programme de subventions au transport vers l'Est entraînerait une augmentation de 25\$ la tonne. Cette augmentation se produirait si le silo à grains de Halifax fermait ses portes? Le programme de subventions au transport vers l'Est n'a évidemment rien à voir avec le Programme d'aide au transport des aliments du bétail,

[Texte]

**Mr. Russell:** That is on the assumption that the Halifax elevator would close and there would be an additional cost of \$20 to \$25 a tonne on the transportation cost of feed grains. The position we are taking is that the feed freight assistance would have to be increased to a corresponding level to offset that.

• 1050

**The Chairman:** Mr. Benjamin, if you want to get in there on a supplementary right now to conclude Mr. Laporte's question I will allow it, because you have been very involved with this process for years in terms of transportation generally.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, gentlemen, I find this more than ironic. As reported in the press, with respect to the two outfits that have been screwing us to death on agricultural subsidies and export enhancements etc., the U.S.A. and the European Economic Community, you are put in the position of having to look at buying feed grains and milling wheat from them as a result of the government cancelling the At and East rates. It is bloody outrageous!

On the matter of unit trains, I saw in an earlier submission that this would require the use of the hopper cars that are confined to Thunder Bay and west. Right at the moment I believe there are several hundreds, or maybe a couple of thousands of them sitting around on sidings with nothing to do. What kind of a reaction did you get from such a proposal from the Canadian Wheat Board, the grain transportation agency, the railroads, and the Governments of Alberta and Saskatchewan, particularly the Wheat Board, who own those hopper cars? Were they prepared to co-operate and provide a sufficient number for unit trains, a couple a week, or whatever is required?

**Mr. Armitage:** Mr. Chairman, the reality of the situation is that this part never did come to a head, but we were not unaware of the fact that the availability of hopper cars could indeed be a problem to the concept. That does not take away from the fact that these are Government of Canada cars—

**Mr. Benjamin:** But not in the wintertime.

**Mr. Armitage:** —and this is Canada's export grain, and it would enable the Atlantic ports to participate in the movement. We felt that it would be very valid to request that Government of Canada cars be used for this purpose

[Traduction]

mais si le silo de Halifax ferme, il aura indirectement des conséquences sur lui, parce que les agriculteurs de la région de l'Atlantique seront alors véritablement en difficulté. Cette augmentation de 25\$ la tonne suppose que le silo de Halifax ferme, n'est-ce pas?

**M. Russell:** Oui. Le coût augmenterait alors de 20\$ à 25\$ la tonne. Le cas échéant, pour compenser cette augmentation, il faudrait que l'aide au transport des aliments du bétail augmente d'autant.

**Le président:** Monsieur Benjamin, si vous avez une question additionnelle à poser pour terminer l'intervention de M. Laporte, je vais vous permettre de le faire, parce que vous avez beaucoup travaillé sur cette question au fil des ans.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, messieurs, je trouve cela plus qu'ironique. Comme on l'a dit dans les médias, en raison des deux entités qui nous ont drôlement nui, relativement aux subventions dans le domaine de l'agriculture et aux encouragements à l'exportation, etc., c'est-à-dire les États-Unis et la Communauté économique européenne, vous êtes maintenant obligés d'envisager la possibilité d'acheter des céréales fourragères et du blé de meunerie de ces pays parce que le gouvernement a décidé d'éliminer les subventions au transport vers l'Est. C'est absolument inadmissible!

Au sujet des trains-blocs, j'ai vu dans un mémoire qu'on a présenté plus tôt qu'il faudrait utiliser les wagons-trémies qui sont confinés au transport entre Thunder Bay et l'Ouest. À l'heure actuelle, il semblerait qu'il y en a plusieurs centaines, peut-être même 2,000, qui sont immobilisés sur des voies d'évitement, et qui n'ont aucune utilité. Quelle réaction avez-vous eue, lorsque vous avez présenté cette proposition, de la part de la Commission canadienne du blé, de l'Office national des transports, des compagnies de transport ferroviaire, des gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan, et en particulier de la part de la Commission canadienne du blé à qui appartiennent ces wagons-trémies? Ont-ils semblé disposés à collaborer et à fournir suffisamment de wagons-trémies pour former des trains-blocs, pendant une ou deux semaines, ou pendant le temps nécessaire?

**M. Armitage:** Monsieur le président, nous nous sommes rendus aussi loin, mais nous soupçonnions bien que la disponibilité des wagons-trémies pourrait nuire à l'application de la proposition. Mais il ne faut pas oublier que ce sont des wagons du gouvernement du Canada—

**M. Benjamin:** Mais pas pendant l'hiver.

**M. Armitage:** —qui serviraient à transporter des grains appartenant au Canada et destinées à l'exportation, et une telle solution permettrait aux ports de l'Atlantique de participer au transport. Nous avons pensé qu'il était tout à



[Text]

the same as they are used under the Crow rate movement to the Port of Vancouver, etc.

**Mr. Benjamin:** They are hardly bugger-all moving right now to Vancouver.

**The Chairman:** I had better not say too much, but in the old offsets we know there was a lot of dog-dancing around. I get the feeling that the test of push to shove never really came about. Mr. Armitage, you replied to Mr. Benjamin and said this did not really come about. I think you are being too diplomatic from time to time. Your wording in your brief says very nicely that this was an option. I think it is clear you never really got the go-ahead to try the thing from anybody along the line. On your corn countervail you answered me, or somebody did earlier, that there is no distinction between having a corn countervail removed in B.C. and we in Atlantic Canada being hung out to dry. I must say this place does not work on diplomacy from time to time. It works on something a little more than that.

**Mr. Schneider (Regina—Wascana):** Are you sure, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes, I think I am.

**Mr. Schneider:** Gentlemen, I want to thank you for your appearance here today. I come from Saskatchewan which apparently has 47% of Canada's agricultural land, therefore the subject we are talking about, given any opportunity to have some additional egress for what we produce, is of interest to me.

I have heard a comment that the amounts handled by your facilities have dropped substantially, and of course the inference is that the removal of At and East is the culprit—or the changes to the At and East are the culprit for that. I heard no acknowledgement of the fact that in southwestern Manitoba and southeastern Saskatchewan we again had a significant drought, and in northern Saskatchewan and in the Peace River country I understand there is a substantial amount of the crop still lying out under the snow. I just make those comments to say that when we are thinking about this whole matter we have to bear in mind all factors with respect to agricultural productivity in Canada.

With respect to the original concept of the At and East, which was intended to provide for a competitive edge over and above the American ports, I did not hear, at least that I can recall, that this proposition was addressed to show that the Atlantic ports are not competitive because of the changes to At and East or because of At and East; yet there is the implication that they are not. What is the reality of that?

**Mr. Armitage:** If you are referring to U.S. ports versus Atlantic ports, there is no evidence to suggest that our ports would not be competitive. I am not sure that the

[Translation]

fait justifié de demander que l'on utilise des wagons du gouvernement du Canada à cette fin, tout comme on le fait pour le transport vers le port de Vancouver dans le cadre du programme du Nid-du-Corbeau.

**M. Benjamin:** La situation n'est pas tellement brillante vers Vancouver, à l'heure actuelle.

**Le président:** Je n'en dirai pas trop, mais nous savons tous qu'il s'est passé bien des choses à ce sujet. J'ai l'impression que les discussions n'ont jamais vraiment abouti. M. Armitage, c'est bel et bien ce que vous avez répondu à M. Benjamin tout à l'heure. Je pense que vous êtes trop diplomate parfois. Vous dites très gentiment dans votre mémoire que c'était une option. Il me paraît très clair que personne ne vous a jamais vraiment autorisés à aller de l'avant. Au sujet des droits compensateurs sur le maïs, vous m'avez répondu, ou quelqu'un d'autre m'a répondu plus tôt, que l'élimination des droits compensateurs sur le maïs en Colombie-Britannique et le fait que le Canada atlantique soit livré à son sort sont choses apparentées. Je dois dire que la diplomatie ne règne pas toujours ici.

**M. Schneider (Regina—Wascana):** En êtes-vous sûr, monsieur le président?

**Le président:** Oui, je pense.

**M. Schneider:** Messieurs, je vous remercie d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Je viens de la Saskatchewan, qui possède apparemment 47 p. 100 du territoire agricole du Canada. Tout débouché additionnel pour nos produits m'intéresse donc au plus haut point.

J'ai entendu dire que le tonnage a énormément diminué dans vos installations, et il semblerait que ce soit l'élimination du programme de subventions au transport vers l'Est qui en est la cause. Toutefois, à ma connaissance, personne n'a mentionné la période de sécheresse importante que nous avons traversée dans le Sud-Ouest du Manitoba et au Sud-Est de la Saskatchewan, et dans le Nord-Est de la Saskatchewan et dans la région de Peace River, il y aurait, semble-t-il, une bonne partie de la récolte qui serait demeurée sous la neige. Si je dis cela, c'est uniquement pour faire remarquer que lorsqu'on discute de cette question, il ne faut négliger aucun des facteurs qui influe sur la production agricole au Canada.

À l'origine, le programme de subventions au transport vers l'Est avait pour but de permettre aux ports canadiens d'être concurrentiels par rapport à ceux des États-Unis. Certains laissent entendre que si l'on applique cette proposition, nos ports ne seront plus concurrentiels. Qu'en est-il exactement?

**M. Armitage:** Rien n'indique que nos ports ne sont pas concurrentiels par rapport à ceux des États-Unis. La difficulté n'est pas tellement là. En réalité, le véritable

## [Texte]

competitive element is very much in the forefront today. The real problem is, given the rate differential, based on commercial rates to the Atlantic ports, as compared to St. Lawrence ports, the Atlantic ports are simply not competitive with St. Lawrence ports. So then it really does not matter whether or not they are competitive with U.S. ports. That assumes the St. Lawrence ports are effectively competitive with U.S. ports, and the trade therefore will move through the St. Lawrence ports totally at the expense of the Atlantic ports.

**Mr. Schneider:** So some changes to Bill C-26 could ameliorate that problem.

**Mr. Dionne (Miramichi):** Yes, throw it out.

**The Chairman:** Actually, Mr. Armitage, Mr. Schneider was pretty realistic. Bill C-26 is there, but these things can still be done to offset the impact of C-26.

**Mr. Armitage:** That is exactly what we are proposing, Mr. Chairman. We did not come here today to try to kill Bill C-26. We do not feel that would be realistic. Frankly, that is the approach we took from the beginning, in a very diplomatic way, but at the same time it has turned out to be very frustrating.

**Mr. Dionne:** You have been too damn diplomatic.

**Mr. Schneider:** So it is not because of your diplomacy, it is because of your good common sense that you recognize there must be some changes to the At and East program.

**Mr. Armitage:** That is a fair comment. I accept that.

**Mr. Schneider:** With respect to the mathematics of dealing with the Saint John elevator situation, we do not have a note or a sheet to refer to. With respect to the elevator to make the port accessible, I am somewhat concerned with the costs. I am very interested and, I must tell you, initially very sympathetic, for obvious reasons, towards making the grain handling facility at the Port of Saint John accessible, as it will allow another outlet for Prairie grains to see its way wherever.

Also, I could not help but be amused by the fact that here we are concerned about a flour milling operation at a point some 3,500 miles away from where the grain is produced in the first place and we cannot seem to justify a milling operational at the source. However, it is something to bear in the back of my mind, if we can find anything humorous about the situation. If we cannot we might be looking at that.

But I am concerned about the costs. I had heard something about \$50,000 to put this thing into mothballs for one year, \$75,000 in the second year; \$1.5 million to demolish. All those mathematics did not make a whole lot of sense to me. Of course the bottom-line mathematical calculation required is to find out from you if you have any estimation as to what it would cost to make the Saint John port accessible.

## [Traduction]

problème tient davantage à la différence entre les tarifs imposés aux ports de l'Atlantique et ceux réclamés aux ports de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les ports de l'Atlantique ne sont tout simplement pas concurrentiels relativement aux ports du Saint-Laurent. Donc, leur capacité concurrentielle relativement aux ports des États-Unis n'importe pas tellement. Cela suppose donc que les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent sont concurrentiels par rapport à ceux des États-Unis, et qu'ils seront donc avantagés au détriment des ports de l'Atlantique.

**M. Schneider:** Certaines modifications au projet de loi C-26 pourraient donc régler en partie cette difficulté.

**M. Dionne (Miramichi):** Oui, parlez-nous-en.

**Le président:** En réalité, monsieur Armitage, M. Schneider était plutôt réaliste. Nous avons le projet de loi C-26, mais on peut encore prendre ces mesures pour éliminer ces effets.

**M. Armitage:** C'est précisément ce que nous proposons, monsieur le président. Nous ne sommes pas venus ici aujourd'hui pour essayer de faire rejeter le projet de loi C-26. Ce ne serait pas réaliste. Je vous dirai franchement que c'est l'attitude que nous avons adoptée dès le départ, nous avons voulu aborder les choses d'une façon très diplomate, mais l'expérience s'est révélée très frustrante.

**M. Dionne:** Vous avez été trop diplomate.

**M. Schneider:** Ce n'est donc pas votre diplomatie, mais plutôt votre gros bon sens qui vous fait dire qu'il y a lieu d'apporter quelques modifications au programme de subventions au transport vers l'Est.

**M. Armitage:** Oui, vous avez raison.

**M. Schneider:** Nous n'avons rien par écrit au sujet des calculs qui ont été faits relativement à la situation du silo à grains de Saint-Jean. Les coûts m'inquiètent quelque peu pour que les ports soient accessibles. Pour des raisons bien évidentes, je suis très intéressé à ce que le silo à grains demeure ouvert pour que le port de Saint-Jean soit accessible, puisque cela fournira une autre porte de sortie aux grains des Prairies vers quelque autre destination.

Je n'ai pas pu m'empêcher de sourire un peu devant l'absurdité de la situation qui veut que nous soyons ici à nous inquiéter au sujet des activités d'une meunerie à quelque 3,500 milles de distances de la source des céréales, alors qu'on ne semble même pas pouvoir justifier l'installation de meuneries dans cette région même. C'est toutefois une possibilité que je conserverai à l'esprit. Nous pourrions peut-être en discuter plus tard.

Mais je m'interroge au sujet des coûts. Quelqu'un a avancé qu'il faudrait compter environ 50,000\$ la première année et 75,000\$ la deuxième pour maintenir le silo fermé, et 1,5 million de dollars pour le démolir. Ces chiffres ne tiennent pas tellement, selon moi. Mais ce qui importe, je pense, c'est de savoir combien il en coûterait pour rendre le port de Saint-Jean accessible. Avez-vous fait des calculs là-dessus?



[Text]

**Mr. Murray:** I believe you are inquiring as to the viability of making a marine off-loading leg. Is that correct?

**Mr. Schneider:** That is put much better than I could ever have put it.

**Mr. Murray:** The costs vary anywhere from \$3 million to \$5 million, depending on the type of facility you want to put in. I have heard costs anywhere from \$3 million to \$5 million to make it an off-loading leg.

**The Chairman:** Those were good questions, Mr. Schneider. This is part of the dilemma of the whole grain industry. There is some debate in western Canada about milling operations when you have the Crow's Nest Pass or the WGTA and what it does to distort the movement of grain and/or milling operations. This is the interesting thing that has always been with the At and East issue. It is focused on At and East, but it opens up all the questions on grain transportation, feed freight subsidies, and everything else, and has made it a challenging and very difficult issue to confront.

For the time the St. Lawrence Seaway was closed and you wanted this fixed rate, is the proposal that this would be done by the NTA on yearly basis?

**Mr. Armitage:** In part, Mr. Chairman. As far setting the amount of subsidy in a compensatory rate to the St. Lawrence ports and determining how much subsidy should be paid in relation to the fixed rate, that indeed would be a role for the NTA.

**The Chairman:** And that would be on an annual basis.

**Mr. Armitage:** Mr. Chairman, a very important point, from our point of view, which would wrap this thing up very nicely, is that we would like the members of the committee to keep in mind that the Atlantic ports, and the maintenance of the facilities there, are extremely important in terms of providing Canada an option to the St. Lawrence ports for Canada's export grain and flour. Picture the situation. If anything happens at the Seaway, what is Canada going to do in terms of moving its materials through east coast ports? There will be none. We feel that in itself is very important.

• 1100

**The Chairman:** I think that is a very good note on which to conclude, Mr. Armitage. I know the time is compressed but you did co-operate and got many points covered. You paraphrased some of the briefs and covered them all in detail, to leave this committee with a better appreciation of the issues involved in At and East than we collectively had before. We are certainly going to continue our hearings. We will have the responsible minister and others before us.

I certainly wish you well in your discussions with the minister. I do not want to be critical, but I want to

[Translation]

**M. Murray:** Vous vous interrogez sur la viabilité d'une installation de déchargement, est-ce bien cela?

**M. Schneider:** Je n'aurais jamais pu trouver une aussi belle formulation.

**M. Murray:** Les coûts varient entre 3 millions de dollars et 5 millions de dollars, selon le genre d'installation que l'on veut construire. C'est ce que coûterait une installation de déchargement.

**Le président:** Vous avez posé de bonnes questions, monsieur Schneider. Cela fait partie du dilemme auquel on fait face dans le secteur des céréales. Il y a aussi bien des discussions dans l'Ouest au sujet des meuneries et des difficultés que pose la Loi sur le transport des grains de l'Ouest relativement au transport des céréales. C'est un élément intéressant qui est toujours ressorti dans les discussions au sujet du programme de subventions au transport vers l'Est. On discute surtout de ce programme, mais toutes les questions au sujet du transport des céréales, des subventions au transport des aliments du bétail, ressortent, et rendent la question très difficile à régler.

Quand la Voie maritime du Saint-Laurent serait fermée, est-ce l'ONT qui aurait la responsabilité d'afficher le tarif sur une base annuelle?

**M. Armitage:** En partie, monsieur le président. C'est en effet à l'ONT qu'il appartient de déterminer le montant de la subvention à accorder.

**Le président:** Et cela se fait annuellement.

**M. Armitage:** Monsieur le président, pour conclure sur une bonne note, nous voudrions que les membres du Comité considèrent que les ports de l'Atlantique et le maintien de leurs installations sont extrêmement importants pour le Canada, du fait qu'ils représentent pour lui un autre moyen que les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent pour exporter ses grains et sa farine. S'il arrivait un malheur dans la Voie maritime du Saint-Laurent, comment le Canada pourrait-il exporter ses produits par la côte Est? Il ne pourrait tout simplement pas. C'est une considération très importante.

**Le président:** C'est en effet une très bonne note sur laquelle conclure, monsieur Armitage. Je sais que vous n'avez pas eu tellement de temps, mais vous nous avez aidé et vous avez abordé bien des éléments intéressants. Vous avez discuté en détail de la plupart des questions abordées dans les mémoires afin de nous permettre de mieux comprendre tout ce qui se passe au sujet du programme de subventions au transport vers l'Est. Nous allons continuer nos audiences. Il est prévu que nous recevions le ministre, et aussi quelques autres personnes.

Je vous souhaite bonne chance dans vos discussions avec le ministre. Je ne veux pas être critique, mais je veux

*[Texte]*

commend you and others from Atlantic Canada. Those of us from there have been concerned about Bill C-26. Although I have been in this business long enough not to be naive, I am hoping the reasonable approach you and many of us took from the start about appreciating the reality of change in At and East—with reasonable offsets—will bear some fruit. I think your hearing here today helped us on the issue.

The bill is now before the House. Now we can become more political, as people very promptly will do. I really appreciate the co-operation of members. This issue, so serious to Atlantic Canada, members treated seriously—as they usually do in the committee. Now we can let all guns roar upstairs and let the thing flow, as it sometimes does in the parliamentary atmosphere. Thank you for coming.

**Mr. Armitage:** Mr. Chairman, on behalf of the Atlantic delegation, we certainly appreciate the interest exhibited here. We appreciate the support of the committee members. Thank you very much.

**The Chairman:** This committee stands adjourned until the call of the Chair. We are not sure when that is going to be.

*[Traduction]*

vous féliciter en même temps que d'autres représentants de la région de l'Atlantique. Nous entretenons un certain nombre d'inquiétudes au sujet du projet de loi C-26. Malgré que j'ai suffisamment d'expérience en la matière pour ne pas être naïf, j'espère que l'attitude raisonnable que vous et nombre d'entre nous ont adoptée dès le départ au sujet de la réalité du changement dans le programme de subventions au transport vers l'Est—moyennant des effets raisonnables—portera fruit. Je pense que votre témoignage nous aura été utile.

Le projet de loi est revenu à la Chambre. Nous pourrions maintenant l'aborder d'une façon plus politique. J'apprécie vraiment la collaboration des députés. Les membres du Comité ont su traiter cette question si importante pour la région de l'Atlantique avec tout le sérieux qu'elle mérite, comme ils le font d'habitude. Retournons maintenant dans la fosse aux lions. Merci d'être venu nous rencontrer.

**M. Armitage:** Monsieur le président, au nom de la délégation de la région de l'Atlantique, je veux vous remercier de l'intérêt que vous manifestez. Nous remercions aussi les membres du Comité de leur appui. Merci beaucoup.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président. Nous ne savons pas quand ce sera.





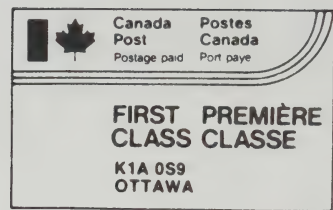












If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Atlantic Provinces Transportation Commission:*

Ramsay Armitage, General Manager;  
Peter Vuillemot, Assistant General Manager;  
Keith Russell, Executive Secretary, Atlantic Farmers'  
Council;  
John Doering, Vice-President and General Manager,  
Dover Mills Ltd.;  
Ralph Murray, Senior Transportation Policy Advisor,  
City of Saint John, N.B.

#### TÉMOINS

*De la Commission de transport des provinces Atlantiques:*

Ramsay Armitage, directeur général;  
Peter Vuillemot, directeur général adjoint;  
Keith Russell, secrétaire exécutif, *Atlantic Farmers'*  
*Council*;  
John Doering, vice-président et directeur général,  
*Dover Mills Ltd.*;  
Ralph Murray, conseiller principal en matière de  
politique des transports, Ville de Saint-Jean (N.-B.).

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Tuesday, March 6, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 32

Le mardi 6 mars 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to Standing Order 111, an examination of  
Order-in-Council appointee Glendon R. Stewart,  
President of the St. Lawrence Seaway Authority

Conformément à l'article 111 du Règlement, un  
examen de la nomination par décret de Glendon R.  
Stewart, Président de l'Administration de la voie  
maritime du Saint-Laurent

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, MARCH 6, 1990

(39)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:05 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan and Larry Schneider.

*Acting Member present:* Len Gustafson for Pierrette Venne.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* David Cuthbertson, Consultant.

*Witness: From the St. Lawrence Seaway Authority:* Glendon R. Stewart, President.

Pursuant to Standing Order 111, the Committee commenced the review of the Order-in-Council appointment of Glendon R. Stewart as President of the St. Lawrence Seaway Authority. (*Sessional Paper No. 342-6/240 (deemed referred on Monday, February 5, 1990, pursuant to Standing Order 32(6)).*)

The witness made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the document entitled *Curriculum Vitae of Glendon R. Stewart*, presented by Patrick Nowlan, be filed with the Clerk of the Committee. (*See Exhibit "A"*).

At 10:38 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
Clerk of the Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 6 MARS 1990

(39)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 05, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Larry Schneider.

*Membre suppléant présent:* Len Gustafson remplace Pierrette Venne.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* David Cuthbertson, consultant.

*Témoin: De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent:* Glendon R. Stewart, président.

Conformément à l'article 111 du Règlement, le Comité examine la nomination par décret de Glendon R. Stewart au poste de président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. (*Document parlementaire n° 342-6/240, renvoyé d'office le lundi 5 février 1990 suivant le paragraphe 32(6)).*)

Le témoin fait un exposé et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le document intitulé *Curriculum vitae de Glendon R. Stewart*, présenté par Patrick Nowlan, soit remis au greffier pour être joint au dossier (*voir pièce «A»*).

À 10 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Marc Bosc



**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, March 6, 1990

• 0903

**The Chairman:** Colleagues, we have enough colleagues for hearing evidence and actually doing other things. We are here under Standing Order 111 to examine in effect the new appointee, Mr. Stewart, President of the St. Lawrence Seaway Authority.

Time is of the essence this morning because, as some colleagues may appreciate, the legislative committee on the abortion question is coming to the room at 11 a.m. They are having an interesting visual display of their subject-matter. This is one of the reasons the screens are set up. I certainly want to get out of the room before that happens. We will govern ourselves accordingly.

I would like to welcome you, Mr. Stewart. You have had a noteworthy career in the Coast Guard. I think some of us saw you in the coastal bill, Bill C-75.

I understand you have a statement on the operations. Members can ask about your appointment, etc. I know members are very interested in the subject-matter of the Seaway, how it has been and where it is going. This committee is thinking of a continuation of a long, percolating, conclusive study—if there ever is such a thing—on the Seaway. I hope members will direct some questions on how you feel that could best be carried out in view of all the other studies already made of the Seaway. With no further ado, I certainly welcome you to this committee.

• 0905

**Mr. Glendon R. Stewart (President of the St. Lawrence Seaway Authority):** Mr. Chairman, The Seaway Authority is in the business of lifting ships about 178 metres, or roughly 600 feet, from the level of the St. Lawrence River at Montreal to the level of Lake Erie, in two particular sections.

The first section is the seven locks in the St. Lawrence River between Montreal and Kingston, two of the seven being American. They are known as the Eisenhower Locks, being under American jurisdiction. The second section is the eight locks in the Welland Canal, which lift ships more or less the height of Niagara Falls.

The Seaway Authority does rent land, the Seaway Authority does sell water, and the Seaway Authority does get revenue from its reserves, but the \$60 million that the

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 6 mars 1990

**Le président:** Chers collègues, nous sommes maintenant suffisamment nombreux pour entendre notre témoin, et pour poursuivre nos travaux. En vertu de l'article 111 du Règlement, nous étudions la nomination de M. Glendon Stewart au poste de président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Notre temps est précieux ce matin car, comme certains d'entre nous le savent, le Comité législatif étudiant le projet de loi sur l'avortement doit se réunir dans cette salle à 11 heures. On y présentera un montage audiovisuel très intéressant, et c'est pourquoi les écrans sont abaissés. Je ne voudrais surtout pas me trouver ici lorsque la présentation commencera. Agissons donc en conséquence.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Stewart. Vous avez eu une carrière brillante au sein de la garde côtière canadienne, et je pense que certains d'entre nous vous ont déjà rencontré à l'occasion de l'étude du projet de loi C-75 qui portait sur la garde côtière.

Je crois que vous voulez faire une déclaration sur le fonctionnement de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les membres du Comité peuvent vous poser des questions, notamment au sujet de votre nomination. Je sais qu'ils s'intéressent beaucoup au fonctionnement actuel de l'Administration et à son avenir. Le Comité songe à entreprendre éventuellement une étude de longue haleine sur l'Administration. J'espère que les membres du Comité vous poseront des questions qui nous permettront d'établir la meilleure façon de nous y prendre, compte tenu de toutes les autres études déjà menées sur la voie maritime. Sans plus tarder, je vous donne maintenant la parole.

**M. Glendon R. Stewart (président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent):** Monsieur le président, le rôle de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est d'exploiter deux séries d'écluses qui permettent aux navires de se rendre de Montréal au lac Érié malgré la différence de niveau de 178 mètres, soit 600 pieds, qui sépare ces deux points.

La première section de la Voie maritime est constituée de sept écluses échelonnées le long du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Kingston, dont deux se trouvent en territoire américain. Il s'agit des écluses Eisenhower. La deuxième partie se compose des huit écluses du canal de Welland qui amènent les navires plus ou moins au niveau des chutes du Niagara.

Les péages perçus par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, qui s'élèvent à 60 millions de dollars annuellement, constituent sa principale source de

*[Texte]*

Seaway Authority collects in tolls annually is the reason for its financial self-sufficiency, and certainly it is the basis of its financial position.

In addition to this general responsibility the Seaway has two subsidiary corporations, the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the Seaway International Bridge Corporation Limited. The first requires government appropriations to exist, and the second is financially self-sufficient.

In addition there is a third corporation, the Great Lakes Pilotage Authority. For purposes of the Financial Administration Act it is considered a parent Crown corporation, and so the Seaway Authority does not report on its behalf.

The Seaway Authority has a fourth interest, the responsibility for the Canadian section of the Thousand Islands Bridge running from Landsdowne, Ontario to Collins Bay, New York. This northerly section of this bridge is also financially self-sufficient.

There are three priority considerations I would like to mention. The first is the Seaway's resolve to improve the Seaway's market share. The second is the maintenance of the capital infrastructure, and the third is the continuation of the Seaway's financial self-sufficiency. Mr. Chairman, if you wish, we can talk more about those things later as the members may wish to pose questions.

The Authority is not without its problems, as is the case with many corporations today. There are three that I might mention. The first is the potential for the St. Lawrence Seaway Authority to have to pay the large-corporation tax in this year and in subsequent years. That would amount to \$0.75 million this year and about \$1 million each year thereafter and would, of course, very much affect the bottom line of the St. Lawrence Seaway Authority.

We are seeking exemption from the payment of that large-corporation tax through the Minister of Transport and on to the Minister of Finance. We have some particular arguments we think are in our favour that would allow us to be exempt from that payment. We have presented those arguments and we hope they are accepted.

The second difficulty is the Western Grain Transportation Agency subsidy for the shipment of grain by rail that provides a subsidy to the railways. Since this subsidy came into being in 1984 there has been a switch in the emphasis of the transportation of grain. It was 60% eastward and 40% westward prior to 1984. Last year it was 70% westward and 30% eastward.

*[Traduction]*

revenu bien qu'elle loue également des terrains, qu'elle vende de l'eau et qu'elle touche des intérêts sur ses réserves.

En outre, l'Administration possède deux filiales, les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée. La première reçoit des crédits gouvernementaux, alors que la seconde s'auto-finance.

L'Administration compte une troisième filiale, l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Étant donné que cette dernière société est considérée comme une société d'État mère aux termes de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'Administration de la voie maritime du Canada n'est pas chargée de rendre compte de ses activités.

L'Administration est également chargée de l'exploitation de la partie canadienne du pont des Mille Îles qui relie Landsdowne en Ontario à Collins Bay dans l'état de New York. La partie septentrionale de ce pont s'auto-finance également.

J'aimerais vous préciser les trois objectifs prioritaires de l'Administration. Premièrement, celle-ci veut améliorer sa part du marché des transports. Deuxièmement, elle doit entretenir son infrastructure, et troisièmement, assurer l'auto-financement de la Voie. Monsieur le président, je pourrai vous en dire un peu plus long là-dessus lorsque les membres du Comité me poseront des questions.

Comme c'est le cas de bien des sociétés aujourd'hui, l'Administration connaît certaines difficultés. J'aimerais insister sur trois d'entre elles. Premièrement, l'Administration risque d'être assujettie cette année et dans le futur à l'impôt sur les grandes sociétés, ce qui voudrait dire qu'il lui faudrait déboursier 0,75 millions de dollars cette année, et environ 1 million de dollars chaque année subséquente. Cela risque évidemment d'influer grandement sur la rentabilité de l'Administration.

Nous avons demandé au ministre des Transports et au ministre des Finances que l'Administration soit exonérée de l'impôt sur les grandes sociétés. Nous leur avons présenté, à notre avis, des arguments qui militent en notre faveur. Nous espérons qu'on acquiescera à notre demande.

La deuxième difficulté qui se pose découle des subventions versées aux sociétés ferroviaires pour assurer le transport des céréales en vertu de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest. Depuis l'entrée en vigueur de ce programme de subvention en 1984, on a constaté un changement dans le transport du grain. Avant 1984, 60 p. 100 des céréales étaient transportées en direction de l'est, et 40 p. 100, en direction de l'ouest. L'an dernier, ces chiffres étaient de 70 p. 100 et de 30 p. 100 respectivement.



[Text]

[Translation]

• 0910

Now, I understand that this is not all due to the subsidy. There have been some market shifts that have had to be considered as well in that period of time, but very much the reason for most of that is the fact that we now have a rail subsidy that favours western shipments and does not favour eastern shipments.

The final difficulty I might mention is the four sets of litigation that the St. Lawrence Seaway Authority is facing at present. There were a number of accidents a few years ago, the Valleyfield Bridge accident and the collapse of the wall at Lock 7 in 1985. In the first of these two the Seaway Authority is now defending 56 lawsuits valued at \$19.7 million, and in the case of Lock 7 the Seaway Authority is defending 44 lawsuits to a value of \$19.6 million. So more or less \$40 million is on the table just in those particular lawsuits.

The other two of the four we are contending with at the moment are the St. Louis Bridge incident on November 29, 1985, which is of much less value than the first two I mentioned, and a difficulty we have had with a contractor working on the Welland Canal rehabilitation project. We are facing a lawsuit from a contractor who went well over the contract figure in executing the work.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** In all four of them you are being sued! You are not suing anybody?

**Mr. Stewart:** In some instances we are suing as well.

**Mr. Benjamin:** Counter suits.

**Mr. Stewart:** Yes, counter suits.

**Mr. Chairman,** that is a very brief opening statement in line with what we said originally and in line with your desire to move along and allow questions to take place.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Stewart, for giving us that overview of the Seaway and its present situation.

Just to get it on the record, members have had circulated a very brief biography of Mr. Stewart, prepared by the Department of Transport. I think you can ask any questions on it you want but, in terms of the record, to shorten the questions, I certainly feel that we can have a little motion to get it attached as an exhibit to the transcript of the hearings today so it is all one little neat package.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I so move.

Motion agreed to

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Congratulations, Mr. Stewart, on your appointment. We look forward to working with you.

Je sais bien que ce changement n'est pas complètement attribuable à la subvention. Le marché a également changé pendant cette période, mais il n'en demeure pas moins qu'on privilégie ainsi les expéditions de céréales vers l'ouest au détriment des expéditions vers l'est.

La dernière difficulté dont je voudrais vous parler découle de quatre affaires auxquelles est partie l'Administration de la voie maritime du St-Laurent. Un certain nombre d'accidents se sont produits il y a quelques années, dont l'accident survenu au pont de Valleyfield ainsi que l'effondrement en 1985 du bajoyer de l'écluse numéro 7. Dans le premier cas, l'Administration fait face à 56 procès et à des réclamations de 19,7 millions de dollars, et dans le second, à 44 procès, et à des réclamations de 19,6 millions de dollars. Par conséquent, ces poursuites pourraient donner lieu à des débours de 40 millions de dollars.

L'Administration fait aussi l'objet de poursuites à la suite d'un incident survenu le 29 novembre 1985 au pont St-Louis, et le montant des réclamations dans ce cas est beaucoup moins élevé. Un entrepreneur qui participait aux travaux de réfection du canal Welland poursuit également l'Administration qui conteste sa facture. Cet entrepreneur a dépassé de beaucoup le devis qu'il nous avait fourni.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Dans ces quatre cas, c'est l'Administration qui est poursuivie! Vous ne poursuivez personne?

**M. Stewart:** Dans certains cas, oui.

**M. Benjamin:** Vous présentez des demandes reconventionnelles.

**M. Stewart:** Oui.

Monsieur le président, voilà qui met fin à ma brève présentation. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Stewart, de nous avoir donné un aperçu du fonctionnement de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent.

Je rappelle, pour le compte rendu, que vous avez reçu une brève notice biographique sur M. Stewart, qui a été préparée par le ministère des Transports. Vous pouvez poser toutes les questions que vous souhaitez, mais j'aimerais simplement que quelqu'un propose qu'on annexe cette notice aux délibérations d'aujourd'hui.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je le propose.

Motion adoptée.

**M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Je vous félicite, monsieur Stewart, de votre nomination. Nous aurons le plaisir à travailler avec vous.

[Texte]

I particularly represent an area of this country that is very dependent on the Canadian St. Lawrence Seaway from Thunder Bay. I was interested in your remarks that talked about the shipment of grain and the transition that has taken place in the last three or four years with respect to volumes coming out of the west and going to the west coast. I understand that the markets have changed also, but I guess the question is how much of that market you think should be in the Seaway. Is that a fair question?

**Mr. Stewart:** That is difficult to determine. Maybe I can suggest to the committee another option that might shift the emphasis a bit. That other option would be, rather than paying to the railways the subsidy, to put that subsidy in the hands of the farmers, which would have a couple of benefits.

**Mr. Benjamin:** Hog-wash.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Hear, hear!

**Mr. Stewart:** One would be to increase the gross income of the farmers, and the second would be to allow the farmers to select a combination of transportation alternatives that best fits their requirements to allow them to move their product from their farm to their customer. We think it could not be any worse for the Seaway in that scenario, and it might be better.

There may be a potential for some Canadian business to use the Mississippi system. I would not be encouraging that of course, but on the other hand the idea of subsidies, in whatever form they take, is not one the Seaway has encouraged, as members will know. My predecessor at this committee on various occasions made mention of the fact that the subsidies were a difficulty insofar as the Seaway is concerned, and they are. The committee will understand that I am talking only from the Seaway's perspective; I am not talking about other Canadian concerns. They are not of my interest at the moment. My interest right now is the well-being and the viability of the St. Lawrence Seaway Authority, and I am very anxious to make sure that it works.

• 0915

This is one suggestion. Just how much difference it would make in terms of that 70:30 split I mentioned a moment ago, I am not yet in a position to speculate on and maybe never will be. I certainly think it would be a better option for the St. Lawrence Seaway Authority, hopefully a better option for the farmers and maybe a better option for the customers and one we would be anxious to see explored.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Stewart, for the last several years it appears that the promotion or the going out and looking for some business with the Seaway has not been as forceful as perhaps some of us would like it to be. I am talking about inducing some additional business on the Seaway that we at present do not have, in addition to the shipment of grain we could get from the west.

[Traduction]

Je représente une région du pays, celle de Thunder Bay, qui compte beaucoup sur la voie maritime du St-Laurent. J'ai trouvé intéressantes les observations que vous avez faites au sujet des changements qui se sont produits au cours des trois ou quatre dernières années au sujet du trafic des céréales en direction de l'ouest. Je sais que les marchés ont aussi changé, mais j'aimerais savoir quelle part de ce marché devrait revenir à la voie maritime, à votre avis. Est-ce une question qu'on peut se poser?

**M. Stewart:** Il est difficile de répondre à cette question. Je pourrais peut-être proposer au Comité une autre solution qui serait de verser la subvention directement aux agriculteurs plutôt qu'aux sociétés ferroviaires. J'estime que cette solution présente certains avantages.

**M. Benjamin:** Foutaise.

**M. Malone (Crowfoot):** Bravo!

**M. Stewart:** Cette solution permettrait d'accroître le revenu brut des agriculteurs, et leur offrirait des choix quant au moyen de transport qui correspond le mieux à leurs besoins. Nous estimons que ce changement ne nuirait sans doute pas à l'Administration, il risque même de lui profiter.

Il se peut évidemment que certaines entreprises canadiennes utilisent le réseau du Mississippi. Nous ne voudrions pas les inciter à le faire, mais les membres du Comité savent que l'Administration de la voie maritime du St-Laurent n'a jamais été favorable aux subventions quelles qu'elles soient. Mon prédécesseur a fait valoir à plusieurs reprises à ce Comité que le versement de subventions posait des difficultés à l'Administration, et c'est le cas. Je défends évidemment avant tout les intérêts de l'Administration puisque c'est ma tâche. Je n'ai pas à tenir compte d'autres facteurs pour l'instant. Mon rôle, c'est de voir à ce que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent soit rentable, et je compte y voir.

Voilà donc la première suggestion. Je ne suis pas en mesure de vous dire, et je ne le serai peut-être jamais, quelle incidence l'application de cette mesure aurait sur cette répartition 70-30 dont je viens de vous parler. J'espère qu'elle serait profitable à l'Administration, aux agriculteurs et à leurs clients. C'est une suggestion qui mérite d'être étudiée.

**M. Comuzzi:** Monsieur Stewart, il semblerait qu'au cours des dernières années, l'Administration n'a pas fait autant de réclame qu'elle aurait dû le faire à l'égard de ses services. L'Administration ne devrait pas s'en tenir au transport des céréales de l'Ouest, mais devrait chercher à diversifier ses clients.



## [Text]

What are your plans with respect to the future promotion of the Seaway in increasing the amount of business on the Seaway and making it a more viable transportation route in this country?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, that is the business of improving the Seaway's market share. We have a number of ideas on your minds to accomplish that. Members will know that the Seaway has been a participant in the annual International Trade Missions in conjunction with our American counterparts for a number of years. The St. Lawrence Seaway Authority has participated in these missions only every second year, even though they have been an annual event. We both participated and sponsored every second trade mission.

The reason we have not participated annually up to this point is that we are not yet convinced there is much difference in the bottom line. They are reasonably expensive and we want to make sure that we can some reflection of our effort in attending and participating in these international missions before we participate on an annual basis.

One of the principal initiatives of the International Trade Missions is to try to get European steel transported to Canada by way of the Seaway; this is one example. We are stepping up our domestic initiatives by way of trade shows in Canada to try to convince Canadian suppliers and Canadian consumers of the reliability and the integrity of the Seaway system. Reliability and integrity are very important. We are trying to promote and make Canadians and shippers and suppliers generally around the world aware that we do have a reliable system.

We are considering the business of incentive tolls, which I think my predecessor may have mentioned to you at this committee. We mean by this to provide a toll structure slightly less than maybe the one we have now for new business and maybe to provide that incentive toll structure in periods of the year when there is not as much business on the Seaway as we might like there to be. The summer months are historically the quieter months. The spring start-up and the spring season combined with the fall season are the two heavy parts of the Seaway year. The summer months are less active. It would be beneficial to have more business in the summer months. We think one way to accomplish that is by way of incentive tolls.

We are also considering a revised land-use policy. We think we may be able to get more revenue from land that we have at the present time. You may ask what this has to do with business. Well, the greater our revenue, the less our toll increases will be and therefore we can hold the line hopefully on tolls in general.

We are continuing to look very carefully internally at productivity improvement in our corporation. Over the past 10 years we have reduced the size of our staff by 22%; from 1,251 this month 10 years ago to 974 positions on our establishment in March 1990.

## [Translation]

Que comptez-vous faire pour inciter les entreprises à faire transporter leurs produits par la voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Stewart:** Monsieur le président, nous voulons naturellement accroître la part du marché de la voie maritime. Nous avons des idées à ce sujet. L'Administration participe depuis un certain nombre d'années à des missions commerciales internationales en collaboration avec nos homologues américains. Ces missions ont lieu à tous les ans, mais l'Administration n'y participe qu'à tous les deux ans. Nous participons non seulement à ces missions, mais nous en sommes l'hôte à tous les deux ans.

Nous n'y participons pas à tous les ans parce que jusqu'ici nous n'en avons pas vu l'utilité. La participation à ces missions suppose des frais assez importants, et nous voulons nous assurer d'en tirer quelque chose avant d'y participer tous les ans.

Par l'entremise de ces missions commerciales internationales, nous avons notamment, cherché à inciter les Européens à transporter leur acier par la voie maritime du Saint-Laurent. Nous cherchons également, à l'occasion de foires commerciales, à faire de la réclame pour la voie maritime auprès des fournisseurs et des consommateurs canadiens. Il importe que la voie maritime soit considérée comme un moyen de transport fiable et sûr. Voilà ce que nous essayons de faire valoir aux expéditeurs et fournisseurs canadiens et étrangers.

Mon prédécesseur vous a peut-être déjà dit que nous songeons à offrir des péages préférentiels. Nous songeons en particulier à offrir des réductions de tarif à nos nouveaux clients, et aussi à tous ceux qui utiliseraient la voie maritime à des époques de l'année où le trafic n'est pas aussi important que nous le souhaiterions. Ainsi, les mois d'été sont assez calmes contrairement au moment du dégel, au printemps et à l'automne qu'on considère comme nos périodes de pointe. Nous pensons que des péages préférentiels constitueraient un moyen permettant d'accroître le trafic sur la voie maritime pendant l'été.

Nous envisageons également de revoir notre politique sur l'utilisation des terres pour accroître les revenus que nous tirons de la location des terres que nous posédons. Vous vous demandez peut-être quel rapport cela a avec les affaires. Évidemment, plus nos revenus seront élevés, moins nous devons hausser nos tarifs, ce qui nous permettra d'être plus concurrentiels.

Nous allons également tâcher de voir comment nous pourrions augmenter notre productivité. Au cours des 10 dernières années, nous avons réduit nos effectifs de 22 p. 100. À la même époque, il y a 10 ans, l'Administration comptait 1,251 employés contre 974 en mars 1990.

[Texte]

[Traduction]

• 0920

We are also making use of new technology, particularly computers, as are all companies in this and other countries, in an effort to do what we must do more quickly and with less cost. Those methods also help keep the lid on tolls, because the less expense we have, the less we need more revenue and we can therefore help maintain the line on tolls.

I am sure there are many other items and as I begin to obtain more experience in this corporation and hold more discussions with our users and with people in general, I will find there may be new directions we can turn our attention to. But we in the authority are certainly very anxious to improve our market share, we are focused on doing so as a priority, and we intend to do so.

**Mr. Comuzzi:** While we are on tolls, it is my understanding that our friends in the United States return toll fees to some of the shippers. If I am correct, how do we compete against that?

**Mr. Stewart:** Yes, you are correct. But I must confess that in this early stage of my tenure as President of the Seaway Authority I am not as conversant with the American system as I will be in a couple of months from now.

You are quite right. The handling of the toll question in the United States is quite different from the approach taken in Canada, but I am not yet in a position to describe accurately and completely how their system works. I would be very pleased to make that information available to the committee if you would like me to do so, but I cannot give you an oral description.

**Mr. Comuzzi:** Fine. I would like that information. If the information shows that U.S. toll charges are returned to shippers, could those returns be construed as an unfair subsidy with respect to the trade agreement, Mr. Chairman? We will answer that question at another date.

With respect to any spillages from ships on or in the Seaway and to our contingency plans—I know this is a very broad question, but we recently found out there were seven areas in which the Coast Guard would have reservoirs of material and men to counteract spills that occurred in the Atlantic or Pacific oceans. The Great Lakes are not one of those areas. Does that situation mean the Seaway would not be one of those seven areas? Your background is so interspersed with the Coast Guard, perhaps you could comment on that.

**Mr. Stewart:** On that question I will provide some information that I have. question. It may be at variance with the member's statement.

I believe 49 sites in Canada have pollution containment and clean-up equipment available for Coast Guard use. In addition, the industry has a very extensive inventory of clean-up equipment. Other opportunities exist around the world to obtain European assistance and equipment, as we saw in the Exxon Valdez incident. So if

A l'instar des entreprises d'ici et d'ailleurs, nous utilisons aussi les nouvelles techniques, notamment l'informatique, dans le but d'accélérer notre travail et d'abaisser nos coûts, ce qui nous évite de relever les péages.

Je suis certain que ce n'est pas tout et que, à mesure que je me familiariserai avec l'Administration et sa clientèle, d'autres options se feront jour. Chose certaine, nous tenons à augmenter notre part du marché et nous comptons le faire en priorité.

**M. Comuzzi:** A propos des péages, je crois comprendre que nos amis américains les remboursent à certains expéditeurs. Si c'est le cas, comment pouvons-nous soutenir la concurrence?

**M. Stewart:** C'est vrai. Mais je dois vous avouer que, comme je viens d'assumer mes nouvelles fonctions, je n'ai pas encore eu le temps de me familiariser avec le système américain.

Vous avez tout à fait raison. En matière de péages, nous n'avons pas la même politique que les Américains, mais je ne suis pas encore en mesure de vous expliquer à fond comment fonctionne leur système. Je me ferais cependant un plaisir de communiquer par écrit ces renseignements au Comité.

**M. Comuzzi:** Je vous remercie, car ces renseignements m'intéressent. Si c'est vrai, ces remboursements pourraient-ils, monsieur le président, être considérés comme une subvention déloyale aux termes de l'accord commercial? Nous répondrons à cette question plus tard.

Passons aux déversements des navires dans la voie maritime et à nos plans d'intervention à cet égard. C'est une question très large, j'en conviens, mais nous avons récemment appris que la Garde côtière dispose dans sept régions de matériel et de personnel pour lutter contre les déversements qui se produisent dans les océans Atlantique et Pacifique. Les Grands Lacs ne figurent pas parmi ces régions. En est-il de même de la voie maritime? Comme vous connaissez bien la Garde côtière, peut-être avez-vous des observations à faire à ce sujet?

**M. Stewart:** Je peux vous fournir les renseignements dont je dispose, mais peut-être ne concordent-ils pas avec ce qu'a dit le député.

Je crois qu'il y a, au Canada, 49 lieux d'entreposage de matériel d'endiguement et de nettoyage à l'usage de la Garde côtière. Il y a, en outre, tout le matériel de nettoyage dont dispose l'industrie. On peut également, de par le monde, compter sur l'aide et le matériel européens, comme nous l'avons vu à l'occasion de l'accident du



[Text]

a spill occurs in the St. Lawrence Seaway system, equipment and plans are available for handling both noxious substances and oil. These plans are exercised fairly regularly.

I do not suggest that we are at the end of the line and are experts, but more is available than has been described, in terms of equipment, people and planning, which would very quickly be put to use if an incident occurred. I close by saying we still have more work to do.

• 0925

**Mr. Comuzzi:** I wonder if Mr. Stewart could supply us with some additional information on those 49 sites, what is available, and what contingency plan is available if there is a spill in the St. Lawrence Seaway.

**The Chairman:** Is that within your competence?

**Mr. Stewart:** I can very easily do that for you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You used to come from B.C.; I guess you could almost include in that the Burrard Inlet, which is I guess the last current spill in our waters.

**Mr. Stewart:** Yes.

**Mr. Angus:** Welcome, Mr. Stewart. Let me say publicly what I said to you privately, congratulations on your appointment as president.

As an aside, Mr. Chairman and members of the committee, this is also an important occasion for us here in this committee. This is the first time we have used the provisions of the Standing Orders dealing with Order in Council appointments to review them. I think it should be noted for the record that we are using the tools available to us.

**The Chairman:** I do not think that is right.

**An hon. member:** Or no time to brag about it.

**The Chairman:** I am not going to quibble, but we have already done it with someone else from the sea, Marine Atlantic.

**Mr. Angus:** No, that was after the fact. That was beyond the Order in Council date.

Anyway, Mr. Stewart, you mentioned to Mr. Comuzzi that in terms of the current problems, a solution is to pay the producer. Obviously you know we disagree with that; we think it is fundamentally flawed. But that—

**Mr. Benjamin:** And so do most of the farmers.

**Mr. Angus:** —is a battle for another place and another time. Irrespective of your perceived solution, are you prepared to say very clearly to your boss, the Government

[Translation]

Valdez d'Exxon. Si donc il se produit un déversement dans la voie maritime du Saint-Laurent, nous avons le matériel nécessaire pour lutter contre les substances nocives et le pétrole ainsi que des plans d'intervention qui sont mis à l'essai régulièrement.

Je ne prétends pas que nous n'ayons pas de progrès à faire ni que nous soyons des experts, mais nous disposons de plus de moyens (matériel, personnel, plans) pouvant être mis en oeuvre à très court terme qu'on ne l'a dit. Je termine en disant qu'il y a encore du travail à faire.

**M. Comuzzi:** Je me demande si M. Stewart pourrait nous renseigner davantage sur ces 40 dépôts, sur le matériel qui s'y trouve et sur les plans d'intervention en cas de déversement dans la voie maritime du Saint-Laurent.

**Le président:** Êtes-vous en mesure de fournir ces renseignements?

**M. Stewart:** Parfaitement, monsieur le président.

**Le président:** Comme vous connaissez bien la Colombie-Britannique, vous pourriez sans doute également nous parler du bras de mer Burrard, où s'est produit le dernier déversement en eaux canadiennes.

**M. Stewart:** Oui.

**M. Angus:** Soyez le bienvenu, M. Stewart. Permettez-moi de vous féliciter en public comme je l'ai fait en privé de votre nomination.

Soit dit en passant, monsieur le président, il s'agit de la première fois que notre Comité se prévaut des dispositions du Règlement en matière d'examen des nominations du gouverneur en conseil. Je tiens à souligner que nous utilisons les outils qui sont à notre disposition.

**Le président:** Je ne crois pas que ce soit le moment d'en parler.

**Une voix:** Ni de s'en vanter.

**Le président:** Je ne veux pas chicaner, mais nous l'avons déjà fait dans le cas de la société Marine Atlantique.

**M. Angus:** Non, c'était après le fait. Le délai de la nomination était dépassé.

De toute manière, M. Stewart, vous disiez à M. Comuzzi que, dans l'état actuel des choses, une solution consisterait à payer le producteur. Vous vous doutez bien que nous ne sommes pas d'accord avec une solution aussi foncièrement répréhensible. Mais...

**M. Benjamin:** Comme la plupart des agriculteurs, d'ailleurs.

**M. Angus:** ... la question n'est pas là. Indépendamment de votre soi-disant solution, êtes-vous prêt à dire sans équivoque à votre supérieur, le

[Texte]

of Canada, that the Seaway is in trouble, that because we are only getting 30% of the grain we are in danger of losing our ability to move grain products as a nation, the capacity is dwindling, the fleet is dwindling, the human resources available to handle that grain in Thunder Bay and elsewhere is dwindling, the expertise is dwindling? What I really want to know is how much you are prepared to fight, how far you are prepared to go, to say to the government that it has to do something.

**Mr. Stewart:** First of all, I think it is up to the Authority to do all it can do to improve its market share, as opposed to speaking to the government in terms of the authority's position at the present time. I would want us to put our very best effort forward in terms of getting new business. It may be steel, it may be more iron ore, it may be new potash, it may be whatever, or it may be some new bulk commodity or non-bulk commodity not presently using the Seaway system. I would want us to make the very best effort to attract that sort of new business as a first basis and as a first concern of the Seaway, to see what results come from that initiative.

**Mr. Angus:** Would you not agree, though, that the volume of grain currently no longer moving through Thunder Bay and through the Seaway is so significant in terms of volume that any of the other options—which I think are things we have to do—cannot compare, that there is not much potential for that much more potash or that much more steel or that much more iron ore to match what we have lost to the west coast because of the Western Grain Transportation Act?

**Mr. Stewart:** I agree the loss is significant, Mr. Angus. Most certainly I agree. I would hope that we can recover some of the American losses, which are now down to 5 million or 6 million tonnes a year from their former 13 million tonnes a year. If we can recover some of that American grain and add it to what I hope is improving Canadian sales and Canadian distribution through eastern Canadian ports, we are going to begin to recover some of those losses at least.

**Mr. Angus:** The solution you offered to us was to pay the producer. There is another one I have been promoting, and that is to change the WGTA from a rail subsidy to a transportation subsidy so that we treat farm gate to salt water the same way, whether it goes east or west. This would mean the Maritime component would get a share of the pie. Have you examined that as an option? If you have, what was your reaction to it?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman and Mr. Angus, I have not yet had a chance to examine that as an option. Our corporation may have done some work on that option. If they have, I am not aware of the results. However, Mr. Chairman, if we have done some work, I would be pleased to provide that information to this committee.

[Traduction]

gouvernement du Canada, que la voie maritime est en difficulté, que, étant donné que 30 p. 100 seulement du grain y transite, notre pays risque de perdre sa capacité d'expédier ses produits céréaliers? Êtes-vous prêt à lui dire que le trafic, la flotte, l'encadrement technique, les ressources humaines nécessaires pour manutentionner le grain à Thunder Bay et ailleurs, tout est à la baisse? Ce que je veux savoir, c'est dans quelle mesure vous êtes prêt à vous battre et à dire au gouvernement qu'il doit faire quelque chose.

**M. Stewart:** Je crois que l'Administration doit s'employer d'abord à augmenter sa part du marché au lieu d'entretenir le gouvernement de sa situation. Je voudrais que nous consacrons nos énergies à augmenter notre trafic. Il pourrait s'agir d'acier, de minerai de fer, de potasse, peu importe, ou encore de produits, en vrac ou non, qui ne transitent pas actuellement par la voie maritime. Je voudrais que nous jouions cette carte à fond pour voir les résultats qu'on peut en obtenir.

**M. Angus:** N'est-il pas vrai, cependant, que la baisse du volume de grain qui transite par Thunder Bay et la voie maritime est telle que les autres options, aussi valables soient-elles, ne suffiront pas à rétablir la situation, qu'il n'y a pas assez de potasse, d'acier ou de minerai de fer à transporter en remplacement du grain qui, par suite de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, transite maintenant par la côte ouest?

**M. Stewart:** J'admets que la baisse est considérable, monsieur Angus. C'est l'évidence même. Néanmoins, j'espère que nous récupérerons une partie de ce que les Américains ont perdu, leur trafic étant passé de 13 à 5 ou 6 millions de tonnes par année. Si nous récupérons ce grain américain et que les ventes canadiennes qui transitent par les ports de l'Est canadien augmentent, comme je l'espère, nous allons commencer à réparer certaines de nos pertes.

**M. Angus:** La solution que vous nous proposez, c'est de payer le producteur. J'en préconise une autre. Il s'agirait de transformer la subvention ferroviaire de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en subvention au transport, de sorte qu'il n'y aurait plus de différence entre les produits qui transitent par la côte est et ceux qui transitent par la côte ouest. La côte est obtiendrait ainsi une part du gâteau. Avez-vous étudié cette possibilité? Si oui, qu'en pensez-vous?

• 0930

**M. Stewart:** Monsieur le président et monsieur Angus, je n'ai pas encore eu la possibilité d'examiner cette solution. Il est possible que notre société ait fait un certain nombre d'études à ce sujet. Si c'est le cas, je n'en connais pas les résultats. Toutefois, monsieur le président, si des études ont été faites, c'est avec plaisir que j'en communiquerais les résultats au Comité.



[Text]

**Mr. Angus:** What about in terms of a personal opinion? In effect, we are here to find out who you are and what you think. Do you have any philosophical problems with all transportation, in this case rail and marine, being treated equally when it comes to the provision of some kind of financial assistance?

**Mr. Stewart:** As a principle, I think it would be much better to have a level playing field with all modes of transportation: the trucking industry, the rail industry, the marine industry. My position and our position is certainly one that says: let us all be operating on a level playing field and let the market and the market forces work effectively. So as a principle, Mr. Angus, I like the idea of a level playing field concept and the fact that there is equality between modes.

**Mr. Angus:** The last time you appeared before this committee, albeit in a different year and wearing a different hat, we were dealing, among other things, with cost recovery for the Coast Guard. You are now president of the St. Lawrence Seaway Authority. How would you feel if the Government of Canada...? I gather there are still discussions occurring over the possibility of charging for ice-breaking services, among others, but as the president of the authority, would you support or oppose that?

**Mr. Stewart:** Mr. Angus, in my capacity as president of the authority, I do not think I am in a position to either support or deny what the government may wish to do. If the government and the Minister of Transport decide there will be a user fee imposed, then the Seaway authority will do whatever it must do to be consistent with that policy.

**Mr. Angus:** Is it your feeling that it would have a negative impact on the cost of moving products through the Seaway?

**Mr. Stewart:** If there is a user fee imposed across the country, as I expect there would be, then at least we have equality in all parts of Canada in terms of additional charge and—

**Mr. Angus:** There is not much ice-breaking in Vancouver, though.

**Mr. Benjamin:** Yes, when is the last time the harbour froze up in Vancouver?

**Mr. Stewart:** But remember it is not only ice-breaking; it is principally aids to navigation we are talking about here. Ice-breaking is one of the options being discussed, along with dredging and some other things, exclusive of search and rescue, as you know. But as long as there is equality with our competing ports and partners, I can live with that.

[Translation]

**M. Angus:** Qu'en pensez-vous personnellement? En effet, notre rôle ici est de chercher à vous connaître et de savoir ce que vous pensez. Sur le plan des principes, pensez-vous qu'il faut traiter sur un plan d'égalité tous les modes de transport, dans le cas qui nous occupe, le chemin de fer et le transport maritime, lorsqu'on envisage d'accorder des aides financières?

**M. Stewart:** Sur le plan des principes, je considère qu'il serait bien préférable de mettre sur un pied d'égalité tous les modes de transport: le camionnage, le chemin de fer, le transport maritime. Mon point de vue, notre point de vue, est le suivant: mettez-nous sur un pied d'égalité et laissez faire le jeu des forces du marché. Donc, sur le plan des principes, monsieur Angus, je suis pour qu'on mette sur un pied d'égalité tous les modes de transport.

**M. Angus:** Lors de votre dernière comparution devant ce Comité, même si nous parlons d'une année différente et si vous n'aviez pas à l'époque les mêmes responsabilités, nous avons parlé, entre autres, de l'autonomie de financement de la garde côtière. Vous êtes aujourd'hui président de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent. Que diriez-vous si le gouvernement du Canada...? J'imagine qu'il y a encore des discussions concernant l'éventualité de faire payer, entre autres, les services de brise-glaces mais, en tant que président de l'Administration de la voie maritime, êtes-vous pour ou contre cette mesure?

**M. Stewart:** Monsieur Angus, en ma qualité de président de l'Administration de la voie maritime, je ne pense pas que je puisse me permettre d'être pour ou contre une mesure décrétée par le gouvernement. Si le gouvernement et le ministre des Transports décident d'imposer un droit de péage aux utilisateurs, l'Administration de la voie maritime du St-Laurent fera tout son possible pour se conformer à cette politique.

**M. Angus:** Avez-vous l'impression que cette mesure aurait des répercussions négatives sur le coût du transport des marchandises passant par la voie maritime?

**M. Stewart:** Si l'on décide d'imposer un droit aux utilisateurs dans tout le pays, comme je prévois, toutes les régions du Canada seront au moins traitées sur un pied d'égalité en ce qui concerne les coûts supplémentaires et...

**M. Angus:** On ne doit cependant pas faire appel bien souvent aux brise-glaces à Vancouver.

**M. Benjamin:** En effet, quand est-ce que le port de Vancouver a été pris par les glaces pour la dernière fois?

**M. Stewart:** N'oublions pas que nous ne parlons pas seulement des brise-glaces, mais de l'ensemble des aides à la navigation. Comme vous le savez, les services de brise-glaces ne sont que l'un des éléments de la discussion, avec le dragage et un certain nombre d'autres choses, si on excepte la recherche et le sauvetage. Mais, dans la mesure où nous sommes placés sur un pied d'égalité avec les ports qui sont nos concurrents et nos associés, je peux m'en accommoder.

[Texte]

**Mr. Angus:** By legislation the St. Lawrence Seaway Authority must have 100% cost recovery. Your operating costs must be reimbursed by the users. The Americans have shifted to a different system. I wonder whether it is your belief that in the 1990s it is still appropriate the require 100% of the costs of operating the Seaway to be borne by the declining number of vessels that are using it?

**Mr. Stewart:** Yes, I continue to think that is the right way to go. I feel the Seaway customers are going to continue to be faced with toll increases more or less associated with inflationary increases. I like it as a principle that we cover our expenses. I quite agree that the American system is a little different from the Canadian, and I will be looking more carefully at that as time allows. But as a principle, and through the 1990s, I expect we will continue to recover our costs, just as you say the Seaway act requires. It is not quite as stringent as you have described, but in general that is correct. I hope we continue to remain a financially self-sufficient corporation.

**Mr. Angus:** Would you exclude capital from that?

**Mr. Stewart:** There are some capital difficulties, yes. If we were to have major capital infrastructure expenses, we would have trouble covering those from our toll revenue and remaining competitive in terms of a toll structure. That would be a problem. I am very thankful that the present Welland Canal Rehabilitation Project has a one-time grant from the federal government. We may not in the future get other grants, but I do not think in the future we will have other expenses of quite that magnitude either.

• 0935

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** Congratulations, Mr. Stewart, on your appointment.

In regard to what Mr. Angus was asking about self-sufficiency and so on, it is my understanding that in the last couple of years it has not met that goal and that you have been drawing on your reserve funds. Is there any danger in regard to those reserve funds, and exactly what is the situation in that matter?

**Mr. Stewart:** The reserve at the present time stands at \$65 million. You are correct that in eight of the last eleven years we have been in a deficit position. That deficit has been declining in the last number of years, but unfortunately rose from a projected \$4.6 million deficit to in fact a \$8.3 million deficit this past year because of the early winter in December and because of the Coast Guard strike. The reserves are not threatened yet, to this point.

[Traduction]

**M. Angus:** La loi exige que l'Administration de la voie maritime du St-Laurent soit autonome financièrement à 100 p. 100. Vos coûts d'exploitation doivent être remboursés par les utilisateurs. Les États-Unis se sont orientés vers un autre système. Pensez-vous qu'au cours des années 1990 il soit encore logique d'exiger que l'intégralité des frais d'exploitation de la voie maritime soient recouverts auprès des navires utilisateurs, dont le nombre va diminuant?

**M. Stewart:** Oui, je continue à penser que c'est la bonne solution. J'estime que les clients de la voie maritime vont continuer à faire face à des augmentations de tarifs plus ou moins liées à l'inflation. Je suis partisan du principe de recouvrer nos frais. Je reconnais que le système des États-Unis est un petit peu différent du nôtre et j'étudierai la question de plus près quand j'en aurai le temps. Toutefois, sur le plan des principes et tout au long des années 1990, je m'attends à ce que nous continuions à recouvrer nos coûts comme l'exige, vous l'avez relevé, la Loi sur la voie maritime. Ce n'est pas aussi strict que vous venez de le dire mais, de manière générale, vous avez raison. J'espère que notre société conservera son autonomie financière.

**M. Angus:** Excluez-vous les frais d'équipements?

**M. Stewart:** Nous avons quelques difficultés, en effet, en ce qui concerne les frais d'équipements. S'il nous fallait faire de gros investissements pour notre infrastructure, nous aurions des difficultés à en recouvrer le coût à même les droits que nous faisons payer tout en conservant une structure de tarifs compétitive. Il y aurait là un problème. Je me félicite que le projet actuel de remise en état du Canal Welland ait pu bénéficier d'une subvention ponctuelle du gouvernement fédéral. Nous n'aurons peut-être plus d'autres subventions à l'avenir, mais je ne pense pas non plus que nous ayons des dépenses de cette ampleur.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Monsieur Stewart, je vous félicite de votre nomination.

Pour en revenir aux questions posées par M. Angus au sujet de l'autonomie financière, il me semble, si je ne me trompe, que ces dernières années vous n'avez pas atteint cet objectif et que vous ayez dû prélever des fonds sur vos réserves. Y a-t-il éventuellement des risques concernant ces réserves et quelle est en fait la situation?

**M. Stewart:** Nous avons actuellement un fonds de réserve de 65 millions de dollars. Vous avez raison en ce sens qu'au cours des 11 dernières années, nous avons enregistré à huit reprises un déficit. Ce déficit a diminué ces dernières années, mais il est malheureusement passé d'une prévision de 4,6 millions de dollars à un chiffre réel de 8,3 millions de dollars l'année dernière en raison de la rigueur climatique en décembre et de la grève de la garde côtière. Les réserves ne sont pas encore en danger, pour l'instant.



[Text]

Our corporation is predicting that we will begin to break even in the season of 1992—that is two years from now. Providing our traffic forecasts and our subsequent predictions are correct, our reserves would carry us through and support our deficit in the meantime and would not be seriously threatened as a result.

**Mr. Atkinson:** You say that you can see a coming back to self-sufficiency in 1992 in terms of revenue and expenditures for the year. What makes that so? Is it an increase in traffic or an increase in tolls?

**Mr. Stewart:** It is based upon more traffic and an increase in tolls.

**Mr. Atkinson:** What is the optimism for the increase in traffic?

**Mr. Stewart:** The recovery of some of the U.S. grain traffic that I mentioned a few moments ago, and an increase generally in the transportation of Canadian grain through eastern ports—marginal increases, I admit; they are not substantial increases. There will still be the emphasis on transport of grain through western Canadian ports as opposed to eastern because of the subsidy and because of Asian markets. I understand that. It is those things, and it is the anticipation of new business that the Seaway will be able to develop in the next couple of years, hopefully.

**Mr. Atkinson:** As our chairman mentioned, have been a number of studies done on the Seaway. This committee had in fact started one and it seems to be half-way through. Can you benefit from this committee continuing on with that particular study and trying to do it in a quick manner?

**Mr. Stewart:** Yes, Mr. Chairman, the Seaway Authority welcomes any assistance from any source at all. If this committee in its wisdom, with its membership from across Canada, can present ideas that will assist in the better management or new business or whatever for the Seaway, we are most anxious to have it.

**The Chairman:** I am very glad Mr. Atkinson asked that question, but any substantive study will have to involve the very subject-matter that Mr. Comuzzi opened up with and you responded to in terms of the WGTA. Does it not follow, if we are going to make any serious recommendations, that we are also going to get into that area?

**Mr. Stewart:** I would expect, Mr. Chairman, you would get into that area, but I do not see that as a problem. It would work itself out in whatever was decided as best for the system and best for the nation. That is what we would live with.

[Translation]

Notre société envisage d'atteindre le seuil de rentabilité au cours de la saison 1992, soit dans deux ans. Si nos prévisions concernant le trafic maritime et les extrapolation que l'on peut faire par la suite se révèlent exactes, nos réserves nous permettront d'absorber nos déficits dans l'intervalle et nous ne serons donc pas sérieusement menacés.

**M. Atkinson:** Vous nous dites que vous prévoyez un retour à la rentabilité financière en 1992 compte tenu des recettes et des dépenses que vous prévoyez pour cette année-là. Qu'est-ce qui vous fait dire cela? Est-ce que le trafic maritime va augmenter ou est-ce que ce sont vos tarifs?

**M. Stewart:** Le trafic maritime va augmenter ainsi que nos tarifs.

**M. Atkinson:** Pourquoi cet optimisme concernant le trafic maritime?

**M. Stewart:** La reprise du transport des céréales des États-Unis dont j'ai parlé tout à l'heure et la progression en général du transport des céréales canadiennes par l'intermédiaire des ports de l'Est même si, je le reconnais, ces augmentations resteront minimes. On continuera à privilégier le transport des céréales par l'intermédiaire des ports canadiens de l'Ouest en raison des subventions et de la présence des marchés asiatiques. Je ne l'ignore pas. C'est tout cela ainsi que les prévisions de nouvelles activités dont, je l'espère, l'Administration de la voie maritime parviendra à se doter au cours des deux prochaines années.

**M. Atkinson:** Ainsi que l'a fait remarquer notre président, un certain nombre d'études ont été faites au sujet de la Voie maritime. Notre Comité a d'ailleurs entrepris d'en faire une et, apparemment, la moitié du travail est déjà fait. Cette étude en particulier peut-elle vous servir et avez-vous intérêt à ce que notre Comité poursuivre dans cette voie le plus rapidement possible?

**M. Stewart:** Oui, monsieur le président, l'Administration de la voie maritime considère que toutes les contributions, d'où qu'elles viennent, sont bénéfiques. Si le Comité juge bon, avec les contacts qu'il a dans tout le pays, de nous présenter des idées susceptibles de nous aider à mieux gérer la Voie maritime ou à entreprendre de nouvelles activités, nous sommes tout à fait prêts à les accueillir.

**Le président:** Je suis très content que M. Atkinson ait posé cette question, mais il n'en reste pas moins que toute étude de fond devra se pencher sur la question qu'a abordée au début M. Comuzzi et à laquelle vous avez répondu en ce qui a trait à la LTGO. En conséquence, si nous voulons faire des recommandations sérieuses, ne nous faudra-t-il pas aussi aborder cette question?

**M. Stewart:** Je m'attends, monsieur le président, à ce que l'on se penche sur cette question, mais je n'y vois aucun problème. Les choses se régleront d'elles-mêmes une fois que l'on aura décidé ce qui est le mieux pour le système et le mieux pour l'ensemble du pays. Il nous faudra alors nous y conformer.

## [Texte]

**Mr. Atkinson:** A land-use policy and expanding your revenue base, that seems to have been started. I am glad to hear you say you are going to continue. Can you briefly describe what you see in that area and any other sources of revenue that you can see, non-traditional sources of revenue, that would help you out?

**Mr. Stewart:** Mr. Atkinson, as you well know, we have substantial land holdings in your area, the Welland Canal. Those land holdings are there for canal expansion. Whether or not over the next number of years we have to expand the canal in terms of its width as opposed to its draught—and I think draught is a more serious consideration—remains to be seen. In the meantime I think we can make better use of those landholdings in terms of the revenue available to the Seaway Authority.

• 0940

I am not prepared at this early date to give you more specifics on just how that can happen and what specific holdings I might be making reference to. My early review of this subject is that we can improve our land-use policy and by way of this improvement get more revenue from those lands. As a result of that greater revenue, we can hopefully keep the lid on tolls to allow us to remain competitive.

**Mr. Atkinson:** Specifically in St. Catharines, if I could be parochial, there is the development of the museum in conjunction with the lock and realizing the tourist potential there. I am glad to see that foresight was used by the Seaway Authority and that they have participated actively in this particular matter.

All along the Welland Canal, as you probably know, there is a study in effect for the canal corridor and the tourist potential of the canal corridor. I realize safety is also a factor, but looking in that area will also help the revenue potential of this particular area.

In terms of pilots in the Great Lakes Pilotage Authority, the International Joint Commission seemed to indicate they were not too happy to see a cut-back in pilotage because of the safety factor. Have you had an opportunity to look into this and what is your opinion in that particular regard?

**Mr. Stewart:** I have not had an opportunity to look into this, but I would say that pilotage is a question of safety, not a question of economics. Most of the things we deal with in the Seaway Authority are economically oriented. Pilotage is a safety consideration. If compulsory pilotage waters are needed and pilots are required to ensure the safety of foreign vessels, or even Canadian-registered vessels for that matter, then it is a required service. In those instances where it can be shown that

## [Traduction]

**M. Atkinson:** Il semble que vous ayez commencé à appliquer une politique d'utilisation des sols et d'élargissement de votre base de recettes. Je suis heureux d'entendre que vous avez l'intention de continuer dans cette voie. Pouvez-vous nous exposer brièvement quelles sont vos vues dans ce domaine et quelles sont les sources de recettes nouvelles, non traditionnelles, susceptibles de vous aider?

**M. Stewart:** Monsieur Atkinson, vous n'ignorez pas que nous sommes propriétaire de terrains couvrant une large superficie dans votre région, celle du Canal Welland. Ces terrains doivent permettre d'agrandir le canal. Nous ne savons pas encore s'il nous faudra au cours des prochaines années agrandir le canal dans sa largeur, par opposition à sa profondeur. Il me semble que la question du tirant d'eau est plus importante. Dans l'intervalle, je pense qu'il nous faut tirer un meilleur parti de ces terrains afin d'en faire une source de recettes pour l'Administration de la voie maritime.

Il est encore trop tôt pour que je puisse vous dire ce que nous allons faire précisément dans ce sens et quel terrain en particulier pourrait être concerné. Un premier examen de la question me fait dire que nous pourrions améliorer notre politique d'utilisation des sols et, ce faisant, tirer davantage de recettes de ces terrains. Grâce à l'augmentation de ces recettes, nous serions en mesure, je l'espère, de plafonner les tarifs de façon à rester concurrentiel.

**M. Atkinson:** En particulier, à St. Catharines, je parle pour ma paroisse, il y a l'aménagement du musée associé à l'écluse et la réalisation du potentiel offert là par le tourisme. Je suis heureux de voir que l'Administration de la voie maritime a eu une vision claire des choses et qu'elle a pris part une part active à ce projet.

Tout le long du canal Welland, vous le savez probablement, on est en train d'étudier actuellement le potentiel touristique du couloir constitué par le canal. Je sais qu'il faut aussi tenir compte du facteur lié à la sécurité, mais ce genre de chose est susceptible d'améliorer le potentiel de recettes offert par cette région.

Pour ce qui est des pilotes de l'Administration du pilotage des Grands Lacs, la Commission mixte internationale a semblé se montrer peu satisfaite des réductions appliquées au pilotage, pour des raisons de sécurité. Avez-vous eu l'occasion de vous pencher sur le problème et quelle est votre opinion à ce sujet?

**M. Stewart:** Je n'ai pas eu l'occasion de me pencher sur le problème, mais je dois dire que le pilotage est une question de sécurité et non une question financière. La plupart des questions que traite l'Administration de la voie maritime relèvent de l'économie. Le pilotage est une considération liée à la sécurité. Lorsque le pilotage est obligatoire dans certaines eaux et lorsqu'on exige que des pilotes assurent la sécurité des navires étrangers, et d'ailleurs des navires portant une immatriculation



*[Text]*

Canadian officers and crews, because of the frequency of their voyages in certain Canadian waters, can safely and effectively manoeuvre their vessels, then it may raise a question in terms of whether there is also a need for pilotage services.

I would separate pilotage from the Authority's business in the sense that it is a safety issue as opposed to an economic issue. Safety is of course a paramount concern to all of us—this committee, the Authority, the Coast Guard and various other people. It is the principal consideration when one is thinking about whether pilotage services are needed or not.

**Mr. Atkinson:** You do have the grant for the rehabilitation of the Welland Canal at the present time. After that is finished—and I believe it is in another three years—in terms of maintenance of the rest of the system, will major areas such as the Welland Canal require grants? Do you see any major problems in the future? You mentioned you may tax the self-sufficiency aspect of the system.

**Mr. Stewart:** There are no other major projects comparable to the \$175 million Welland Canal rehabilitation project. However, when that project is completed—and it consists mostly of what we would call civil engineering works as opposed to mechanical works—there is still the question of the mechanical works associated with the lock system—the gates, the valves, the piping and the mechanics that make those things work. They, too, will require examination and we would not expect to get any kind of financial assistance for that work. It would certainly take up some of our reserves, maybe even a substantial amount of those reserves, but we, as a corporation, plan at the moment to undertake that additional work on our own with our finances.

• 0945

**Mr. Atkinson:** It seems that the Seaway is stuck with the primary products and has lost out on other cargo, manufactured goods and so on, as a result of container ships being developed and the Seaway being too small at that particular time and almost, as I understand it, obsolete for that particular cargo from the moment it was constructed. Do you see any way you can increase your market share in manufactured goods and that type of cargo?

**Mr. Stewart:** Mr. Atkinson, that is a difficult question. First of all, I do not think it is correct to say the Seaway is

*[Translation]*

canadienne, il y a là un service dont on ne peut se passer. Par contre, lorsqu'il est établi que les officiers et les membres d'équipages canadiens, en raison de la fréquence de leurs passages dans certaines eaux canadiennes, sont en mesure de faire manoeuvrer efficacement et en toute sécurité leurs navires, il faut alors se demander si les services de pilotage sont nécessaires.

Je fais une distinction entre le pilotage et les autres activités de l'Administration de la voie maritime, dans ce sens que le pilotage est une question de sécurité et non une question économique. La sécurité est bien entendu primordiale pour nous tous: pour le Comité, pour l'Administration de la voie maritime, pour la garde côtière et pour les différents intervenants. C'est l'élément essentiel à prendre en considération lorsqu'on se demande si l'on a besoin ou non de services de pilotage.

**M. Atkinson:** Vous bénéficiez à l'heure actuelle d'une subvention pour la remise en état du canal Welland. Lorsque vous en aurez fini, et il me semble que ce ne sera pas avant trois ans, quels sont les autres points de votre réseau qui, en dehors du canal Welland, exigeront des subventions pour leur entretien? Est-ce que vous prévoyez de gros problèmes à l'avenir? Vous avez indiqué que l'autonomie financière du système était susceptible d'être remise en cause.

**M. Stewart:** Nous n'avons pas d'autres grands projets qui puissent se comparer au projet de 175 millions de dollars visant à remettre en état le canal Welland. Toutefois, une fois que l'on aura terminé ce projet, qui porte principalement sur ce que nous appelons des travaux de génie civil par opposition aux travaux mécaniques, il nous restera encore à faire les travaux mécaniques liés au système des écluses: les portes, les vannes, les canalisations et tout l'équipement permettant de faire fonctionner le système. Là aussi, une rénovation va s'imposer et nous n'envisageons pas de recevoir une aide financière pour les travaux correspondants. Nous devons certainement faire des prélèvements sur les réserves, et peut-être même en prélever une grande partie, mais notre société, pour l'instant, envisage de faire ces travaux supplémentaires en faisant appel à ses propres finances.

**M. Atkinson:** Il me semble que la Voie maritime soit condamnée à transporter des produits primaires et qu'elle ait perdu la partie dans d'autres secteurs du transport de marchandises, de produits manufacturés ou autres, du fait de l'apparition des porte-conteneurs, la voie maritime n'ayant pas la capacité suffisante pour les accueillir et, si je comprends bien, ayant pratiquement été dépassée dès le départ, dès le moment de sa construction, pour ce qui est de ce genre de transport de marchandises. Pensez-vous pouvoir améliorer votre part du marché en ce qui concerne les produits manufacturés et ce type de marchandises?

**M. Stewart:** Monsieur Atkinson, c'est là une question difficile. Tout d'abord, je ne pense pas qu'il soit juste de

[Texte]

too small for the container business. The Seaway has certain restrictions. It is restricted to vessels of about 730 feet in length, about 76 feet in beam, and 26 feet in draught. Yes, that is a restriction. But you can get container vessels that meet those size limitations.

The more serious question is that the whole container business requires rapid turn-around. It is based on rapid turn-around. The Seaway system, with its lockage circumstance and the fact that it takes 20 hours to transit the St. Lawrence from Montreal to Kingston and 12 hours to transit the Welland from St. Catharines to Port Colborne—these things are the more serious considerations, in my view, because you cannot have the rapid turn-around time that makes the container business viable as readily and as easily in the St. Lawrence Seaway and the St. Lawrence River upstream from Montreal as you can in other ports in Canada. It is not so much the restriction the Seaway system offers as the time involved in making transits, the fact that it is not consistent with the rapid turn-around time that makes containerization and the container business economical.

**Mr. Atkinson:** Can anything be done so you can get a bigger market share of the container business?

**Mr. Stewart:** I think we would look at that option amongst the various things we will examine in terms of market share. There is no reason why we should not. If there is any possibility for us to improve our position by way of more business using the container option, we would be very pleased to do that.

At the moment I cannot give you any firm information. I would be very pleased to try to do that on some subsequent occasion when I may appear before your committee, but at the moment I cannot. But certainly that, along with the other options, will be something we would examine. If there is any possibility there, we are anxious to examine it.

**The Chairman:** I gather from your evidence—it was a very interesting question and answer—trucks and trains can get the container inland quicker than the lock system of the Seaway. Is that what you are saying?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, more importantly than that, what I am saying is that the transit in the Seaway system, because you have to lock yourself through a series of locks, takes time—it just takes time—and the rapid turn-around of containers is not consistent with taking those amounts of time in certain parts of our system. You are better off to go into Halifax and unload your containers and leave again. The turn-around time is very quick.

[Traduction]

dire que la Voie maritime n'a pas la capacité nécessaire pour accueillir les porte-conteneurs. La Voie maritime répond à certaines limites. Elle est limitée aux navires d'une longueur d'environ 730 pieds, d'une largeur d'environ 76 pieds et d'un tirant d'eau de 26 pieds. Ce sont là bien sûr des limites. Mais il y a des porte-conteneurs dont la taille ne dépasse pas ces limites.

Le gros problème, c'est que tous le secteur des porte-conteneurs a besoin de rotations rapides. Tout est basé sur la rapidité des rotations. Le réseau de la Voie maritime, avec toutes ses écluses et le fait qu'il faut 20 heures par le St-Laurent pour aller de Montréal à Kingston et 12 heures par le canal Welland pour aller de St. Catharines à Port Colborne, voilà qui constitue à mon avis le principal facteur, étant donné que la rapidité des rotations n'est pas suffisante pour que le trafic des porte-conteneurs soit aussi viable par la Voie maritime du St-Laurent et dans le fleuve St-Laurent en amont de Montréal que dans d'autres régions du Canada. Ce n'est pas tant les limites du réseau de la Voie maritime que les temps de déplacement, l'incompatibilité avec la nécessité d'effectuer des rotations rapides qui déterminent la rentabilité du transport par porte-conteneur.

**M. Atkinson:** Y a-t-il quelque chose à faire pour que vous puissiez prendre une plus grande part du marché du transport par porte-conteneur?

**M. Stewart:** À mon avis, il faut envisager cette solution parmi toutes celles que nous allons examiner en ce qui concerne notre marché. Je ne vois pas pourquoi nous n'y parviendrions pas. Si jamais nous entrevoyons la possibilité d'améliorer notre situation en prenant une part plus grande du marché des conteneurs, nous ne manquerons pas de la saisir.

Pour l'instant, je ne peux vous dire rien de précis. Je le ferai avec plaisir à une autre occasion, si je suis appelé à comparaître à nouveau devant votre Comité, mais pour l'instant, je ne peux pas. Quoiqu'il en soit, c'est une possibilité que nous examinerons certainement parmi d'autres solutions à envisager. S'il y a une possibilité quelconque dans ce domaine, nous sommes tout à fait disposés à l'envisager.

**Le président:** Si je comprends bien ce que vous nous dites—la question était très intéressante, de même que la réponse—les camions et les trains permettent d'acheminer les conteneurs plus rapidement que le système des écluses de la Voie maritime. C'est bien ce que vous avez dit?

**M. Stewart:** Monsieur le président, ce que je veux dire avant tout, c'est que le transport à travers le réseau de la Voie maritime, étant donné que l'on doit passer obligatoirement par tout une série d'écluses, prend un certain temps—il faut un certain temps pour faire le trajet—et que la rotation rapide du transport par porte-conteneur ne peut se satisfaire de ces conditions dans certaines parties de notre réseau. Il est préférable d'aller à Halifax, de décharger et de repartir. Le temps de rotation est très court.



## [Text]

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would like to add my congratulations on your appointment, Mr. Stewart.

Just in passing, if we can find a market for ice and seals on the west coast, we have lots of ice and lots of seals in the Gulf of St. Lawrence right now. Maybe we could move them through the system.

Mr. Stewart, over the past several years—at least since I have been in Ottawa and worked in Transport, we have often heard about the question of the water levels in the Great Lakes, and recently in the Montreal area, with the Beauharnois Dam and what not. There is a serious concern about the water levels in the St. Lawrence Seaway system. I know it was brought up again at the IJC very recently. What kind of a role does the Seaway Authority play in the water levels in the lakes, and if it is a problem for others, is it a problem for you people also?

**Mr. Stewart:** Mr. Gray, the question of water in general is a problem for the Seaway Authority at season end, when a conflicting position arises between the necessities for the power companies, Ontario Hydro and Quebec Hydro, to establish their booms to begin to get an ice cover, on the one hand, and the continuing necessity to exit ships out of the system on the other hand—those two things being inconsistent. We always manage to work harmoniously with the Hydro interests and arrive at a compromise position that allows the surface ice to develop on the river without preventing ships from exiting the system.

• 0950

As for water levels at other times of the year, I am not aware that this is a problem for the Seaway Authority. But this is not to say that we are not involved with the IJC and other interests in Ontario and Quebec that are interested in the water-level question. I expect we are, but it is not a difficulty on a year-round basis.

**Mr. Gray:** We had representation not too long ago by people from the Maritimes, in particular the ports of St. John and Halifax. In reference to the At and East, they said they had an unfair advantage with respect to St. John and Halifax. With regard to the shipment of eastern grains and whatnot, would you think the North Shore ports have an unfair advantage, as opposed to Halifax and St. John?

**Mr. Stewart:** Are you relating that unfair advantage to the At and East?

## [Translation]

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je voudrais moi aussi vous féliciter de votre nomination, monsieur Stewart.

Juste en passant, si nous pouvions trouver un marché pour la glace et les phoques sur la côte ouest, nous avons des quantités de glace et de phoques dans le Golfe du St-Laurent à l'heure actuelle. Nous pourrions peut-être les acheminer par l'intermédiaire du réseau.

Monsieur Stewart, au cours des dernières années—du moins, depuis que je suis à Ottawa et que je m'occupe des transports, nous avons souvent entendu parler du niveau des eaux dans les Grands Lacs et, récemment, dans la région de Montréal, avec toutes les conséquences qu'implique le barrage de Beauharnois. Le niveau des eaux dans le réseau de la Voie maritime du St-Laurent est un sujet de préoccupation grave. Je sais que la CMI en a été à nouveau saisie récemment. Quel rôle joue l'Administration de la voie maritime en ce qui a trait au niveau dans les lacs et, si c'est un problème pour les tiers, est-ce un problème pour vous aussi?

**M. Stewart:** Monsieur Gray, la question des eaux en général fait problème pour l'administration de la Voie maritime en fin de saison, lorsqu'entrent en conflit les besoins des sociétés de production d'électricité, l'Hydro-Ontario et l'Hydro-Québec, qui doivent installer des estacades pour qu'une couche de glace se forme, et la nécessité, d'autre part, d'acheminer les navires jusqu'à la sortie du réseau—les deux choses étant incompatibles. Nous arrivons finalement toujours à tenir compte des intérêts de l'Hydro et à trouver une solution de compromis qui permet à la glace de se former en surface sans empêcher les navires de sortir du réseau.

En ce qui a trait au niveau des eaux pendant les autres périodes de l'année, je ne pense pas qu'il y ait de problème pour l'Administration de la Voie maritime. Cela ne veut pas dire pour autant que nous ne participions pas à des discussions avec la CMI et d'autres intervenants en Ontario et au Québec qui s'intéressent à la question du niveau des eaux. J'imagine que ces discussions ont lieu, mais le problème ne se pose pas toute l'année.

**M. Gray:** Des représentants des Maritimes, et en particulier des ports de St-Jean et d'Halifax, se sont adressés à nous il n'y pas si longtemps. Au sujet de la subvention aux points de destination et à l'est, ces représentants nous ont dit que les ports de la Côte Nord bénéficient d'avantages comparatifs indus par rapport à St-Jean et à Halifax. Sur la question du transport des céréales de l'est et de diverses marchandises de ce type, avez-vous l'impression que les ports de la Côte Nord bénéficient d'un avantage indu comparativement à Halifax et à St-Jean?

**M. Stewart:** Vous parlez d'un avantage indu qui serait attribuable à la subvention aux points de destination et à l'est?

[Texte]

**Mr. Gray:** Yes, and also the water movement and the CN movement of grains.

**Mr. Stewart:** First of all, it is my understanding that the At and East subsidy is to be removed. As far as the Seaway is concerned, if that is the case, and there is a difference between shipments of grains by rail through the States and through Canada, which there will be without the subsidy, then there will be a rush in December in the Seaway system to make use of that economical marine mode to transport last-minute cargoes of grain and other commodities, rather than having to rely on one of the two rail alternatives through the winter months. As to the Seaway, we expect a last-minute rush. As to northern ports in Quebec and on the river, versus the Maritime ports, I am afraid I am not in a position to comment.

**The Chairman:** Are you referring, Mr. Gray, to the fact that the so-called northern ports along the St. Lawrence require ice-breaking and the Maritime ports do not, and that Maritime ports say that this should be a proper charge?

**Mr. Gray:** Right.

**The Chairman:** Where is that cost factored in? The cost of ice-breaking is a Department of Transport item, is it not? Is it factored in there? Does it depend on the severity of the winter? I think that is what Mr. Gray was getting at. Is there a factor or a figure?

**Mr. Stewart:** First of all, Mr. Chairman, those charges are not part of the Seaway administration.

**The Chairman:** No, it is the Department of Transport.

**Mr. Stewart:** Yes, the Maritimes region and the Laurentian region are the two that are most involved in the ice-breaking question in the Gulf and the lower St. Lawrence. Expenses for those ice-breaking services, be they for Sydney in the spring or for Quebec ports in the winter, are in the budgets of the two regional organizations of the Coast Guard. In a severe year like this one, when there are many ships stuck in the Gulf, those costs are higher. In a lesser year when there are not as many ships stuck and ice conditions are not so serious, the costs are less. Those costs are borne by the Coast Guard budgets of the two regions.

**Mr. Gray:** As long as all modes of transport have a level playing field, then it makes it fair ball for everyone. I guess this is the underlying part of my question but we can leave it for another time. I am sure the other people will get back to it.

[Traduction]

**M. Gray:** Oui, de même qu'en ce qui a trait au transport de céréales par eau et par le CN.

**M. Stewart:** Je dirai d'abord que, sauf erreur, la subvention aux points de destination et à l'est doit être supprimée. En ce qui concerne la Voie maritime, si c'est le cas, et il y a une différence entre expédier des céréales par chemin de fer à travers les États-Unis ou à travers le Canada, en l'absence de toute subvention, on assistera en décembre à une recrudescence des expéditions faites par la Voie maritime pour tirer parti à la dernière minute de ce mode de transport maritime moins coûteux pour acheminer des céréales et d'autres marchandises, plutôt que de faire appel aux deux réseaux de chemin de fer au cours des mois d'hiver. Pour ce qui est de la Voie maritime, nous nous attendons à une recrudescence du transport de dernière minute. Pour ce qui est de l'opposition entre les ports du nord du Québec et du fleuve, par opposition aux ports des Maritimes, j'ai bien peur d'être mal placé pour faire des commentaires.

**Le président:** Est-ce que vous faites allusion, monsieur Gray, au fait que ces ports de la Côte Nord, le long du St-Laurent, ont besoin de service de brise-glace alors que ce n'est pas le cas pour les ports des Maritimes et que ces derniers exigent que ce coût leur soit facturé?

**M. Gray:** En effet.

**Le président:** Qui prend à charge ce coût? Le poste des brise-glaces relève du ministère des Transports, n'est-ce pas? C'est là qu'il est pris en compte? N'est-il pas fonction de la sévérité des conditions climatiques en hiver? Je pense que c'est là que voulait en venir M. Gray. Y a-t-il un facteur à prendre en considération ou un chiffre?

**M. Stewart:** Tout d'abord, monsieur le président, ces frais ne sont pas pris en charge par l'Administration de la Voie maritime.

**Le président:** Non, ils incombent au ministère des Transports.

**M. Stewart:** Oui, la région des Maritimes et la région des Laurentides sont les deux principales régions concernées par les services de brise-glace dans le golfe et dans le bas St-Laurent. Les frais correspondant à ces services de brise-glace, que ce soit à Sydney au printemps ou dans les ports du Québec en hiver, relèvent des budgets des deux organisations régionales de la Garde côtière. Lorsque l'hiver est dur comme cette année, de nombreux navires sont pris dans le golfe et les coûts sont plus élevés. Lors d'une année plus clémente, alors qu'il y a moins de navires pris dans les glaces et que les glaces sont moins épaisses, les coûts sont moins élevés. Ces coûts sont pris en charge par les budgets de la Garde côtière des deux régions concernées.

**M. Gray:** Dans la mesure où tous les modes de transport sont mis sur un pied d'égalité, chacun a sa chance. C'est là en fait que je voulais en venir, mais je vais laisser la question pour plus tard. Je suis persuadé que d'autres y reviendront.



[Text]

[Translation]

• 0955

I also understand a couple of problems we have had, especially a more recent problem with the zebra mussels in the Great Lakes—clogging up waterlines, entrances and whatnot. . . It is predicted that in the near future it is going to cost a lot of money to a lot of different municipalities to try to get these mussels that grow in clusters on pipelines, both in and out. Of course in the past the lock system has also been accused of allowing the lamprey sea eel into the lakes.

I understand—and I stand to be corrected on it, Mr. Stewart—that the biggest danger is that when foreign vessels flush their tanks or their holds in the Great Lakes to do their laundry—and I guess you would call it dirty laundry—this has enhanced the population of the zebra mussel.

At the same time I understand there has been perhaps a bit of a menace put on the Seaway Authority or the people using the system: if they are obliged to flush their tanks out in the open water or whatnot, they will perhaps not use the system. I wonder in the short time that you have been in office whether you are aware of this. If there is going to be a menace to the environment of the Great Lakes versus your economic viability with the boats, have you had the opportunity to look at that?

**Mr. Stewart:** No, I have not. Your description is correct, though. They are zebra mussels and your general description of the problem is the one I understand it to be as well. The whole question of the discharges and what happens to vessels using the Great Lake system is a Coast Guard concern. Our Authority would work closely with the Coast Guard in dealing with the issue in whatever way we saw it affecting us in our business.

I have not yet had the chance to have any discussions about it. I am aware of the difficulty. As I say, my understanding is the same as yours in terms of the descriptions and the problems. I have not yet had an opportunity either to deal with it internally in our own organization or with our Coast Guard counterparts in the central region.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Mr. Chairman, I have a supplementary to Mr. Gray's question. When we are considering the flushing of ships, when we are considering the zebra mussel problem, when we are considering any environmental threats, as we say, from the users of the St. Lawrence Seaway, does the Seaway itself operate with any consideration organizationally when it comes to environmental issues? Does it have a body or a person who concentrates his or her efforts toward a watchful eye on the environmental concerns of the Seaway?

Je pense aussi à un certain nombre de problèmes que nous avons eus, tout particulièrement le problème posé récemment par les moules zébrées des Grands lacs, qui congestionnent les canalisations, les arrivées d'eau, etc. . . On prévoit que très bientôt, différentes municipalités devront dépenser beaucoup d'argent pour essayer de se débarrasser de ces moules qui croissent en grappes sur les canalisations, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. On a aussi, bien entendu, accusé par le passé le système des écluses de permettre aux lamproies de mer de remonter jusqu'aux lacs.

Si je comprends bien, et vous me corrigerez si je me trompe, monsieur Stewart, le grand danger, c'est lorsque les navires étrangers purgent leurs réservoirs dans les Grand lacs pour faire leur grand nettoyage, et j'imagine qu'on peut dire qu'ils lavent leur linge sale, ils contribuent à la prolifération de la population des moules zébrées.

Parallèlement, je comprends bien que certaines pressions ont peut-être été exercées sur l'Administration de la voie maritime ou sur les utilisateurs du réseau: si ces navires étaient obligés de nettoyer de leurs réservoirs en haute mer, par exemple, peut-être déciderait-on de ne plus utiliser le réseau. Je me demande si, dans le court laps de temps pendant lequel vous avez été à la tête de l'Administration, vous avez eu connaissance de ce genre de chose. Va-t-il vous falloir choisir entre les risques pour l'environnement des Grands lacs et votre rentabilité économique par rapport aux navires? Avez-vous eu l'occasion de vous pencher sur ce point?

**M. Stewart:** Non, mais votre exposé des faits est toutefois exact. Il y a bien des moules zébrées et je me fais la même idée générale du problème que vous. Toute la question des déversements et du comportement des navires qui utilisent le réseau des Grands lacs relève de la compétence de la garde côtière. Notre Administration oeuvrera en étroite collaboration avec la garde côtière pour régler le problème de la façon qui nous paraît la meilleure pour notre entreprise.

Je n'ai pas encore eu la possibilité d'en discuter. Je suis conscient de la difficulté. Je vous l'ai dit, j'ai la même idée que vous de la nature du problème. Je n'ai pas encore eu la possibilité d'en parler à l'intérieur de ma propre organisation ou avec mes homologues de la garde côtière dans la région centrale.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Monsieur le président, je voudrais poser une question venant compléter celle de M. Gray. Lorsqu'on sait que les navires font des purges de réservoirs, lorsqu'on connaît le problème que posent les moules zébrées, lorsqu'on tient compte des risques pour l'environnement que représentent les utilisateurs de la voie maritime du Saint-Laurent, est-ce que la voie maritime fait place dans son organisation à la question de l'environnement? Y a-t-il un organe ou une personne responsable chargé de veiller aux questions liées à l'environnement dans la voie maritime?

[Texte]

**Mr. Stewart:** First of all, the whole question of ships and what they are able to do in terms of the environment is a Coast Guard responsibility. As for the general question of what discharges are allowable, what ones are not, what quantities are allowable and which are not, the business of monitoring discharges, the business of containing potential discharges on ships, all of those things are the responsibility of the Coast Guard. The ship is examined in that sense before it enters the system.

The Seaway Authority is an entity, to answer your specific question. It does not have an environmental staff as such. Our specific concern on the issues you mention is with regard to what the ship is doing while it is in the lock structure—to be quite specific—either in the St. Lawrence River in the seven locks or in the Welland Canal in the eight locks. When it is in either the river or the lakes between those systems, it is a Coast Guard concern. In general it is a Coast Guard concern because they examine the ship carefully. We watch to make sure that there is not a discharge in the lock structures that should not take place. We do not have a specific, assigned staff for that purpose.

**Mr. Benjamin:** Mr. Stewart, I too will congratulate you on your appointment. I look forward to seeing you more often than we have in the past.

I have one quick question on those law suits. Should you lose one or more of them, does the Seaway carry insurance on them or are you going to have to go to the government for the money? Are they self-insured?

• 1000

**Mr. Stewart:** I am not sure I can answer your question. The Seaway certainly carries insurance for various things. Whether or not any insurance carried is applicable to those instances, I am not sure. I would be pleased to provide that information to the committee if you would like me to do that.

**Mr. Benjamin:** To follow up on what Mr. Gray asked about the At and East rates. In effect, the government ceased paying the transport subsidy as of last July 15. What if any affect has that had on the Seaway, and what affect do you expect it to have in the future?

**Mr. Stewart:** As a result of the Canadian rail option being a little more costly than the American rail option, I think there will be an even greater effort to avoid rail at season's end and to make use of the Seaway system, at least in the last months—December and perhaps even

[Traduction]

**M. Stewart:** Avant toute chose, toute cette question des navires et de ce qui leur est permis de faire d'un point de vue de la protection de l'environnement, tout cela relève de la garde côtière. La question générale de savoir s'il est permis de purger des réservoirs, quels sont les déversements non autorisés, quelles quantités sont autorisées et à partir de quel moment il y a dépassement, les mesures à prendre pour contrôler les déversements ou pour éviter certains déversements de la part des navires, toutes ces choses relèvent de la garde côtière. Chaque navire qui entre dans le réseau est contrôlé dans cette optique.

L'Administration de la voie maritime est un organisme administratif, pour répondre précisément à votre question. Elle n'a pas en tant que tel un personnel chargé de l'environnement. Sur les questions que vous mentionnez, notre principale préoccupation est de surveiller ce que fait le navire pendant qu'il se trouve dans la structure des écluses et, pour être plus précis, que ce soit dans les sept écluses du Saint-Laurent ou dans les huit écluses du Canal Welland. Lorsqu'ils se trouvent dans le fleuve ou dans les lacs entre ces deux systèmes d'écluses, les navires relèvent de la garde côtière. De manière générale, c'est une attribution de la garde côtière et cette dernière contrôle avec soin les navires. Nous veillons à ce qu'il n'y ait pas de déversement indu dans le réseau des écluses. Nous n'avons pas de personnel affecté précisément à cette tâche.

**M. Benjamin:** Je vous remercie à mon tour de votre nomination. J'espère que nous vous verrons plus souvent que par le passé.

J'aimerais vous poser rapidement une question sur les poursuites judiciaires. Si vous perdez l'une ou plusieurs d'entre elles, l'Administration de la voie maritime est-elle assurée ou devra-t-elle s'adresser au gouvernement pour trouver l'argent? Est-elle auto-assurée?

**M. Stewart:** Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à votre question. Bien entendu, la Voie maritime est assurée pour différentes choses. Je ne suis pas sûr que l'une ou l'autre des assurances qu'elle a contractées s'appliquent aux cas que vous me citez. Je me ferais un plaisir de vous donner les renseignements pertinents si le comité en a besoin.

**M. Benjamin:** Je reviens à la question posée tout à l'heure par M. Gray au sujet du tarif au point de destination et pour l'Est. En effet, le gouvernement a cessé de verser la subvention au transport à compter du 15 juillet dernier. Quels ont été les effets éventuels sur la Voie maritime et quels seront, selon vous, les effets à l'avenir?

**M. Stewart:** Le transport par chemin de fer étant un peu plus coûteux au Canada qu'au États-Unis, je pense que l'on s'efforcera encore plus d'éviter le chemin de fer en fin de saison et d'emprunter la Voie maritime, du moins au cours des derniers mois, en décembre et



[Text]

November. So we would expect to have a greater focus on Seaway activity at season's end as a consequence of elimination of the At and East rate.

**Mr. Benjamin:** So there is the Seaway or the cheaper option of moving it to U.S. east coast ports.

**Mr. Stewart:** U.S. east coast ports, because of the east coast rail expenses—

**Mr. Benjamin:** —or south down the Mississippi.

**Mr. Stewart:** Yes, or south down the Mississippi. Those are two other options that take it outside Canada.

**Mr. Benjamin:** That does not do the Seaway any good, let alone the ports from Halifax to Thunder Bay.

**Mr. Stewart:** No.

**Mr. Benjamin:** Would incentive tolls apply to grain as well as anything else?

**Mr. Stewart:** I think they could apply to grain. I would be fearful that grain otherwise shipping during the high toll period in the spring might be delayed until the summer months for the incentive toll. We do not want to shift grain shipments from a period when they would be paying full toll to a period when they could get a reduced toll.

To answer your question, it could apply to grain, but hopefully it would be new grain shipments in the summer months that would otherwise not have happened.

**Mr. Benjamin:** How are you going to find that out?

**Mr. Stewart:** That is a problem. I agree with you, it is a good question. I have wondered that myself. I do not quite know how we are going to find it out but—

**Mr. Benjamin:** Maybe you are going to have to do like the airlines—incentive tolls on certain weeks.

**Mr. Stewart:** We might. If this committee can give us any advice—

**Mr. Benjamin:** If you provide incentive tolls for some commodities but not for grain you are going to hear about it from the west in spades.

**Mr. Stewart:** We have not planned on leaving out grain. If there any other approved ideas—and I am sure there are many—we would be most anxious to learn what they are.

**Mr. Benjamin:** Mr. Gustafson and I will be on your back if you leave out the grain.

[Translation]

peut-être même en novembre. Nous nous attendons donc à une recrudescence des activités de la Voie maritime en fin de saison du fait de la suppression du tarif aux points de destination et à l'Est.

**M. Benjamin:** Il faudra alors choisir entre la Voie maritime et la solution moins coûteuse du transport vers les ports de la côte Est des États-Unis.

**M. Stewart:** Les ports de la côte est des États-Unis, en raison des frais de chemin de fer à partir de la côte est. . .

**M. Benjamin:** Ou encore vers le sud, en descendant le Mississippi.

**M. Stewart:** Oui, ou au sud en descendant le Mississippi. Ce sont là les deux solutions qui détournent le transport du Canada.

**M. Benjamin:** Voilà qui n'arrange pas la Voie maritime, sans parler des ports, depuis Halifax jusqu'à Thunder Bay.

**M. Stewart:** Non.

**M. Benjamin:** Des tarifs préférentiels s'appliqueraient-ils aux céréales comme aux autres marchandises?

**M. Stewart:** Je pense qu'ils pourraient s'appliquer aux céréales. Je craindrais cependant que des céréales qui jusqu'alors étaient expédiées au printemps, pendant que s'applique le plein tarif, soit retardées jusqu'aux mois d'été pour bénéficier du tarif préférentiel. Nous ne souhaitons pas que les expéditions de céréales soient repoussées d'une période de plein tarif à une période au cours de laquelle elle pourrait bénéficier d'un tarif de faveur.

Pour répondre à votre question, ça pourrait s'appliquer aux céréales, mais il faut espérer que ce sera à de nouvelles expéditions de céréales au cours des mois d'été qui, autrement, n'auraient pas été expédiées par la Voie maritime.

**M. Benjamin:** Comment allez-vous vous en assurer?

**M. Stewart:** C'est là le problème. Je suis bien d'accord avec vous, c'est une bonne question. Je me le suis demandé moi-même. Je ne sais pas exactement comment nous allons y parvenir, mais. . .

**M. Benjamin:** Vous allez peut-être devoir faire comme les compagnies aériennes: appliquer des tarifs préférentiels certaines semaines.

**M. Stewart:** C'est une possibilité. Si le Comité a des propositions à faire. . .

**M. Benjamin:** Si vous accordez des tarifs préférentiels pour certaines marchandises, mais pas pour les céréales, vous allez recevoir des lettres de protestations de l'ouest à plein boisseaux.

**M. Stewart:** Nous n'avons pas prévu d'exclure les céréales. Si d'autres solutions ont votre agrément, je suis sûr qu'il y en a un grand nombre, nous les attendons avec impatience.

**M. Benjamin:** M. Gustafson et moi-même, nous ne vous lâcherons pas, si vous excluez les céréales.

[Texte]

I want to move to the main item I am concerned with, the remark you made that 70% of the grain in recent times moves west and 30% of it moves east. You said it was partly due to what you call the subsidy under the Western Grain Transportation Act.

I have yet to see a shred of evidence. Except for some specialty crops, all the grain from Alberta and the western half of Saskatchewan goes west and always has. A small amount goes up to Churchill. Is not it a fact that the grain rates as charged—equal rate for equal distance—are relatively the same? What possible effect could that subsidized grain rate have on the volumes of grain moving east or west? I have yet to hear any evidence that the so-called subsidy is one of the problems with the direction the grain moves.

• 1005

**Mr. Stewart:** I guess what we are saying here is, as you so accurately pointed out, that Alberta shipments and some shipments out of Saskatchewan are going to go west in any event, particularly to the Asian market. There are a couple of things we are talking about here. One is that we have evidence that there are shipments to the Soviet Union that are going through the Port of Vancouver because it is more economical to ship from source west to Vancouver, south to the Panama Canal and around to the Soviet Union than it is to use the eastern Canadian transportation system, and we would hope to recover—

**Mr. Benjamin:** But that has always been the case.

**Mr. Stewart:** We would hope to have some influence that might change the thinking there and divert that traffic to eastern Canadian ports.

Secondly, any traffic that is now on the eastern side of Saskatchewan and in the province of Manitoba and is now going west might more economically go east. We would hope that we could have some influence there, too.

**Mr. Benjamin:** Since we have been done out of a large number of our markets in Africa and the Middle East by the EEC and the U.S.A. with their subsidy programs, the fact of the matter is—

**Mr. Stewart:** I know.

**Mr. Benjamin:** —it is the whole marketing system and the market that is available to us. In light of that kind of hatchet job being done on Canadian grain producers, and on the Australian ones too for that matter—

**Mr. Stewart:** I certainly—

[Traduction]

J'en viens maintenant à la question qui m'intéresse particulièrement, lorsque vous avez fait observer que ces derniers temps, 70 p. 100 des céréales étaient transportées en direction de l'ouest et 30 p. 100 en direction de l'est. Vous avez dit que cela s'expliquait en partie par ce que vous avez qualifié de subvention au titre de la Loi sur le transport des grains de l'ouest.

Je n'en ai pas encore vu la moindre preuve. À l'exception de quelques cultures spécialisées, toutes les céréales de l'Alberta et de la moitié ouest de la Saskatchewan se dirigent vers l'ouest, comme elles l'ont toujours fait. Une petite quantité est acheminée jusqu'à Churchill. N'est-il pas vrai que les tarifs appliqués aux céréales—un tarif égal à distance égale—sont relativement les mêmes? Quel effet peut bien avoir cette bonification du tarif des céréales sur la quantité de céréales transportées vers l'est ou vers l'ouest? Je n'ai pas encore vu de commencement de preuve établissant que cette prétendue subvention est l'une des causes du changement de direction dans le transport des céréales.

**M. Stewart:** Ce que nous disons, vous l'avez bien indiqué, c'est que les expéditions de l'Alberta et certaines expéditions de la Saskatchewan iront vers l'ouest de toute façon, notamment vers le marché asiatique. Il y a ici plusieurs éléments qui interviennent. Il y a notamment le fait que nous avons la preuve que certaines expéditions à destination de l'Union soviétique passent par le port de Vancouver parce qu'il est plus rentable d'effectuer le transport vers l'ouest depuis le producteur jusqu'au port de Vancouver, d'aller vers le sud pour passer par le canal de Panama et de faire le tour jusqu'en Union soviétique que d'emprunter le réseau de transport de l'est du Canada; et nous espérons récupérer. . .

**M. Benjamin:** Mais il en a toujours été ainsi.

**M. Stewart:** Nous espérons pouvoir influencer sur les mentalités dans ce cas et détourner ce trafic vers les ports de l'est du Canada.

En second lieu, toutes les expéditions qui se font actuellement vers l'ouest à partir de l'est de la Saskatchewan et de la province du Manitoba pourraient être effectuées de manière plus rentable vers l'est. Nous espérons avoir là aussi une certaine influence.

**M. Benjamin:** Étant donné que la CEE et les États-Unis nous ont pris un grand nombre de marchés en Afrique et au Moyen-Orient avec leurs programmes de subventions, en réalité. . .

**M. Stewart:** Je sais bien.

**M. Benjamin:** . . . c'est le seul moyen de commercialisation et le seul marché qui est aujourd'hui à notre disposition. Étant donné que l'on a ainsi cassé les reins aux producteurs canadiens de céréales, de même d'ailleurs qu'aux producteurs australiens. . .

**M. Stewart:** Pour ma part, je considère sans aucun doute. . .



[Text]

**Mr. Benjamin:** You have submitted that if you paid the farmers instead of the railroads. . . if you want to have a lot more grain to be moving down through the U.S. that is exactly what paying the farmers would do. By the way, the three wheat pools that represent about 80% of the grain producers are opposed to the paying of the farmers. They want to keep paying the railroads, so you have some muscle and some power over the railroads and how they behave. God knows, we have had enough decades of bitter experience out there. That is why the government of that day, in 1981-82, and why the present government have kept that system in place.

It is goddamn funny how from 1981 on, all the people who did not know grain, who did not grow any grain, including the St. Lawrence Seaway Authority, were the ones that knew what was best for the farmers. They would not know a bushel of wheat if it hit them in the face, some of them. They all came in front of this committee telling us what we should do about the Crow rate, what we should do with the Western Grain Transportation Act, and how we should do it. They do not grow any grain but they seem to have a lot of advice. Boy, I can imagine what would happen if grain producers started kicking all these other outfits around, like the subsidies to the coal industry and the forest products industry and so forth.

I do not think you are giving us fair consideration. I think you are just lumping yourself in with all the other yahoos that were here before. We have been through this several times before and we have had that fight in this committee in front of a bunch of witnesses.

Will you get off that kick about paying farmers instead of the railroads?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman—

**Mr. Benjamin:** In the first place it is none of your business. In the second place, it does not affect you at all.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, he was asked the question. I thought he gave a very frank answer. Obviously, the government makes policy from time to time and it has made policy in the Western Grain Transportation—

**Mr. Benjamin:** Well, we do not need the witness supporting that.

**The Chairman:** Yes, we do. I mean, he was asked the question. He is a new officer of the St. Lawrence Seaway, which is very relevant to the transportation of grain, and he gave his opinion in answer to a question that Mr. Comuzzi asked. I thought he was very frank. He is an experienced witness before committees and was fully

[Translation]

**M. Benjamin:** Vous avez allégué que si l'on payait les agriculteurs au lieu de payer les compagnies de chemin de fer. . . si vous payez les agriculteurs, c'est là que vous allez avoir des quantités de céréales acheminées par l'intermédiaire du réseau des États-Unis. D'ailleurs, les trois groupements de commercialisation du blé, dont font partie environ 80 p. 100 des producteurs de céréales, sont contre le fait de payer les agriculteurs. Ils veulent que l'on continue à payer les compagnies de chemin de fer, de façon à avoir certains moyens de pression sur ces dernières et à pouvoir surveiller leur comportement. Des dizaines d'années d'expérience difficiles devraient pourtant suffire. C'est pourquoi le gouvernement de l'époque, en 1981-1982, et pourquoi le gouvernement actuel, ont conservé ce système.

Il est tout à fait étrange que depuis 1981, tous les gens qui ne connaissent rien des céréales, qui ne cultivent pas de céréales, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent y comprise, sont ceux qui savent le mieux ce qui est bon pour les agriculteurs. Certains d'entre eux ne sauraient même pas reconnaître un boisseau de blé d'un boisseau d'avoine. Ils se présentent devant le comité et nous disent ce qu'on doit faire du tarif de nid de corbeau, ce qu'on doit faire au sujet de la Loi sur le transport des grains de l'ouest, et la façon de nous y prendre. Ils n'ont jamais vu de céréale, mais ils ont plein de conseils à nous donner. Imaginez ce qui se passerait si les producteurs de céréales s'amusaient eux aussi à refaire le monde dans les secteurs qui ne relèvent pas de leur spécialité, qu'il s'agisse des subventions accordées à l'industrie du charbon, à l'industrie forestière, etc.

Je ne pense pas que vous nous accordiez tout l'intérêt que nous méritons. Je pense que vous vous placez dans la même catégorie que tous les autres rigolos qui vous ont précédé devant ce comité. Nous avons déjà eu ce genre de discussion à plusieurs reprises et nous nous sommes déjà bagarrés sur ce point au sein du comité devant un grand nombre de témoins.

Quand allez-vous abandonner cette lubie qui consiste à payer les agriculteurs plutôt que les compagnies de chemins de fer?

**M. Stewart:** Monsieur le président. . .

**M. Benjamin:** D'abord, ce n'est pas votre affaire. Ensuite, vous n'êtes absolument pas concerné.

**Le président:** Monsieur Benjamin, la question lui a été posée. Je pense qu'il a répondu très franchement. Il est évident que le gouvernement établit des politiques de temps en temps comme il l'a fait dans la Loi sur le transport des grains de l'ouest. . .

**M. Benjamin:** Eh bien, nous n'avons pas besoin que le témoin se prononce en faveur de ce genre de choses.

**Le président:** Si, justement. La question lui a été posée, il me semble. C'est un nouvel administrateur de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui est tout à fait concerné par le transport des céréales, et il a donné son opinion en réponse à une question posée par M. Comuzzi. J'estime qu'il a été très franc. C'est un témoin qui a l'expérience

[Texte]

aware that the answer might not find favour with everyone around the table, and his reference about the payment directly to the producers is a debate that has been on for a long time, as you said. With respect, you can do it in your own inimitable way, but I do not think it is fair to castigate the witness for directly answering a very direct question from Mr. Comuzzi in a very proper way.

**Mr. Benjamin:** Well, he came out and suggested—

**The Chairman:** Are you in favour of censorship?

**Mr. Benjamin:** No!

**The Chairman:** Well, he gave his answer and you may not agree with him, but let him go on.

**Mr. Benjamin:** I am just asking now would he get off that kick.

**The Chairman:** That is your opinion. We have had Mr. Norm Hall, one of your great friends, of the Chamber of Maritime Commerce, who said the very same thing that Mr. Stewart said. Other witnesses have said the same thing. There is a debate about it, and he gave an honest answer to a good question.

• 1010

**Mr. Benjamin:** Mr. Stewart, I have a small final item, and it is partly personal. I like your record in the Public Service. It has been very distinguished and competent. I take it you live in Vancouver at the moment.

**Mr. Stewart:** Yes, I am in the process of moving from Vancouver.

**Mr. Benjamin:** I thought there should be one penalty with the job: you have to live in Ontario. I would like to know what the job pays. I presume you get expenses, anyway.

**Mr. Stewart:** The salary is equivalent to a GIC-8.

**Mr. Benjamin:** What is the range in that?

**Mr. Stewart:** The range is about \$103,000 to \$120,000.

**Mr. Dionne (Miramichi):** Mr. Chairman, the witness referred to the transportation of grain to the Soviet Union through western ports and that he would like to see some of that grain shipped through eastern ports. I simply want to ask him if he would name the ports he is referring to, what he means by eastern ports.

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, what I am talking about when I say that is initially through Thunder Bay and then

[Traduction]

des comités et il savait pertinemment que sa réponse ne rencontrerait peut-être pas l'approbation de tous les députés autour de cette table et, en mentionnant la possibilité de subventionner directement les producteurs, il fait référence à un débat qui n'est pas nouveau, vous l'avez dit vous-même. Je regrette, même si vous n'avez pas votre pareil pour exprimer votre indignation, je ne pense pas qu'il soit juste de vous prendre au témoin pour avoir répondu bien franchement à une question qui lui était directement posée par M. Comuzzi.

**M. Benjamin:** Oui, mais il nous arrive et propose. . .

**Le président:** Êtes-vous partisan de la censure?

**M. Benjamin:** Non!

**Le président:** Eh bien, il a donné sa réponse; vous n'êtes peut-être pas d'accord avec lui, mais laissez le poursuivre.

**M. Benjamin:** Je voulais simplement lui demander s'il allait abandonner cette lubie.

**Le président:** C'est votre façon de penser. Norm Hall, l'un de vos grands amis, de la Chambre de commerce des Maritimes, est venu déclarer devant nous exactement la même chose que M. Stewart. D'autres témoins en ont fait autant. Il y a un débat sur cette question et le témoin a répondu en toute franchise à une bonne question.

**M. Benjamin:** M. Stewart, j'ai une dernière question à vous poser, quelque peu personnelle. J'aime bien vos états de service dans la Fonction publique. Votre carrière est excellente et témoigne d'une grande compétence. Si je comprends bien, vous habitez à Vancouver pour l'instant.

**M. Stewart:** Oui, je suis sur le point de déménager de Vancouver.

**M. Benjamin:** Je pensais qu'il devait y avoir une pénalité allant avec cet emploi: il vous faudra habiter en Ontario. J'aimerais savoir combien vous allez gagner dans votre nouvel emploi. J'imagine que vous aurez droit de toute façon à des frais professionnels.

**M. Stewart:** Le salaire est équivalent à celui d'un GIC-8.

**M. Benjamin:** Quelle est la fourchette du salaire correspondant?

**M. Stewart:** La fourchette se situe entre 103,000 et 120,000\$.

**M. Dionne (Miramichi):** Monsieur le président, le témoin a parlé du transport des céréales acheminées jusqu'en Union soviétique par l'intermédiaire des ports de l'ouest et il aimerait qu'une partie de ces céréales soit expédiée par l'intermédiaire des ports de l'est. J'aimerais lui demander ce qu'il entend par là, de quels ports de l'est il veut parler.

**M. Stewart:** Monsieur le président, j'entends par là qu'on part à l'origine de Thunder Bay et qu'on se déplace



[Text]

down through the Seaway system and out through a foreign bottom.

**Mr. Dionne:** Out through. . . ?

**Mr. Stewart:** A foreign bottom as opposed to a laker.

**Mr. Benjamin:** From Montreal east.

**Mr. Dionne:** I want to point out that the east is moving further west all the time, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** It is moving to the centre.

**The Chairman:** There is the other side of that coin. Sometimes they cut off the east at a place too far in the west.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I first want to disassociate myself from those comments made by Mr. Benjamin respecting the method of payment. Having said that, let me share with you my belief, although I do not necessarily advocate it as one of those situations that affects well for the country, that we are likely to have a continuation of pressure to move grain to the west simply because of what is happening in Europe. I rather suspect the capacity is there even under the present subsidization situations to allow for even Eastern Europe in future years to be increasingly self-sufficient under such a regime.

Pending that great unknown as to what has happened in the western Soviet Union vis-à-vis the question of Chernobyl, I presume most of our shipments will be going to the port of Vladivostok and to the Pacific Rim and that there will be a pressure there to move. Of course, that is obviously unfortunate for the Seaway, especially bearing in mind its history and the amount of grain it did move.

So it is from the perspective that I believe a Seaway system is necessary and important to Canada and that one of your major commodities is diminishing that I base this series of questions. One of them is: does it make any significant difference at all or is it just loose chaff to ask what advantage there would be for the Seaway if the Port of Churchill were closed?

**Mr. Stewart:** As we said earlier, some shipments go through the Port of Churchill. Of the options of Vancouver, Prince Rupert, Churchill and Thunder Bay, Churchill is the most costly and therefore one with a lesser amount of business. I would imagine that the shipments now going through the Port of Churchill would revert and some at least go through Thunder Bay if in fact the Churchill option was not available.

• 1015

**Mr. Malone:** It would seem to me that if we are looking for the long-term security of the Seaway then what we have to do is either to attract American grain, which seems to me to be a rather unlikely attraction in any great volumes, or to attract American trade in other

[Translation]

par le réseau de la voie maritime pour ensuite quitter le pays sur un navire de haute mer.

**M. Dionne:** Sur un navire. . . ?

**M. Stewart:** Sur un navire de haute mer par opposition à un navire des grands lacs.

**M. Benjamin:** A partir de Montréal est.

**M. Dionne:** Je dois signaler, monsieur le président, que l'est se déplace constamment vers l'ouest.

**M. Benjamin:** Il se déplace vers le centre.

**Le président:** Il y a l'envers de la médaille. Parfois, on trace la ligne délimitant à l'est un peu trop loin dans l'ouest.

**M. Malone:** Monsieur le président, je voudrais tout d'abord me désolidariser des propos tenus par M. Benjamin au sujet de la méthode de paiement. Cela dit, je voudrais vous dire que j'ai la conviction, même si je ne considère pas nécessairement que cette orientation soit bonne pour le pays, que nous continuerons vraisemblablement à être incités à transporter nos céréales vers l'ouest tout simplement en raison des événements qui ont lieu en Europe. J'entrevois même la possibilité, même dans le régime actuel de subventions, que les pays de l'Europe de l'est soient à l'avenir de plus en plus auto-suffisants dans un tel régime.

Étant donné le grand inconnu que représente Chernobyl pour l'Union soviétique, j'imagine que la plupart de nos expéditions iront à destination du port de Vladivostok et des pays du Pacifique et que les pressions iront dans ce sens. Bien entendu, c'est malheureux pour la Voie maritime, surtout lorsqu'on connaît son histoire et les quantités de céréales qu'elle a permis de transporter.

C'est dans cette optique que je juge le réseau de la Voie maritime indispensable et important pour le Canada et c'est en considérant que l'une de vos principales marchandises fait défaut que je vous adresse la série de questions qui va suivre. La première est la suivante: est-ce important ou tout à fait inutile de vous demander si la voie maritime aurait avantage à ce que l'on ferme le port de Churchill?

**M. Stewart:** Comme nous l'avons dit précédemment, un certain nombre d'expéditions passent par le port de Churchill. Des quatre options: Vancouver, Prince Rupert, Churchill et Thunder Bay, Churchill est la plus chère et en conséquence, c'est la moins utilisée. J'imagine que les céréales qui passent par le port de Churchill devraient faire demi-tour et qu'une partie au moins passerait par Thunder Bay si Churchill n'était pas disponible.

**M. Malone:** Selon moi, si nous voulons assurer à long terme la sécurité de la Voie maritime, nous devons soit attirer les céréales en provenance des États-Unis, et il semble très improbable que nous puissions en attirer d'importants volumes, soit tenter d'obtenir d'autres

[Texte]

commodities. To that I would ask you to address two questions. One is what commodities those might be, and the other is what structural changes to the Seaway need to be made, if any. Are we inhibited by the fact that we cannot move large enough ships fast enough or there are too many locks? Or is that system designed well enough today that it is going to allow us to be competitive and still be able to move the commodities we would need to move to give the volumes we do to give security to the Seaway system?

**Mr. Stewart:** There are two questions there, as you said. The first has to do with business. I completely agree that we have to concentrate on attempting to recover some of the lost shipments of American grain. I agree with that. We will certainly attempt to do that.

With regard to what other new business, new commodities, we might encourage to use the Seaway system, I am not yet far enough into this position to be able to give you a good answer. I agree, though, that this is an option that needs to be considered, and we will be spending some energy in determining what new business we can attract from American sources that would use the Seaway as an alternative transportation mode.

In terms of the structure itself, my view of the Seaway is that the limiting factor is the draught. I am not concerned about the capacity of the Seaway. I think there is ample capacity to handle the business. The fact that there are a series of locks of particular size and the fact that ships exist around the world that are too large for those locks are in my view a fact of life.

The Seaway would cost \$5 billion to \$6 billion to replace, and there is not any possibility at all of that happening. Nor do I think it should.

So given the fact that we cannot rebuild the Seaway and given the fact that we have a 26-foot draught restriction to live with, we just live inside those parameters. I do not think there is anything that anybody can do to alter them either in terms of the size of the restriction of the locks themselves or in terms of the draught available to shippers in the Seaway system. There is no reasonable work I can think of that we could do that would improve those parameters and allow for larger and deeper-draught vessels.

**Mr. Malone:** Could you reflect upon the present state of repair of the Seaway? I ask that question with nothing other than that I am trying to ascertain for myself what is its condition, and is whatever requirement for repair that is there at present a major negative factor with respect to your capacity to balance your books and to promote shipping through the Seaway?

**Mr. Stewart:** There are two or three questions there. First of all, we are very much interested in and very much involved with promoting the integrity and reliability of the Seaway system, without any question, and we will

[Traduction]

produits américains. A ce sujet, j'aimerais vous poser deux questions. Quels produits pouvons-nous attirer? Quels changements structurels devrions-nous, le cas échéant, apporter à la Voie maritime? Le fait que les navires assez gros ne puissent circuler assez rapidement ou que nous ayons trop d'écluses nous nuit-il? La voie navigable a-t-elle été assez bien conçue pour nous permettre d'être concurrentiels et d'assurer le transport des produits dont nous avons besoin pour assurer la sécurité du réseau?

**M. Stewart:** Je répondrai tout d'abord à votre première question, celle qui concerne le volet commercial. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'il faut tenter de récupérer certains des envois de céréales américaines que nous avons perdus. Nous allons sûrement tenter le coup.

En ce qui a trait aux nouveaux produits que nous pourrions attirer, je n'ai pas encore assez étudié la question pour vous donner une réponse adéquate. Toutefois, je conviens qu'il faut envisager cette solution. Nous nous efforcerons donc de déterminer les nouveaux produits pour lesquels nous pourrions inciter les Américains à utiliser la Voie maritime comme solution de rechange.

En ce qui concerne la structure elle-même, le tirant d'eau demeure à mon avis le seul problème. La capacité de la Voie maritime ne m'inquiète pas. A mon avis, elle suffit amplement pour les produits auxquels nous pensons. Nous ne pourrions jamais nier que certains navires qui sillonnent les mers étrangères sont trop gros pour circuler dans nos écluses, mais il s'agit là d'une réalité avec laquelle il faut bien composer.

Il en coûterait de 5 à 6 milliards de dollars pour remplacer la Voie maritime et cette solution ne peut et ne doit pas être envisagée.

Nous devons donc tout simplement accepter qu'il est impossible de reconstruire la Voie maritime et que le tirant d'eau maximal est de 26 pieds. Personne ne peut changer ces paramètres, qu'il s'agisse de la taille des écluses ou du tirant d'eau des navires qui empruntent la Voie maritime. Aucune solution raisonnable ne me vient à l'esprit pour améliorer ces paramètres et permettre l'accès à des navires plus gros et avec un tirant d'eau plus élevé.

**M. Malone:** Dans quel état la Voie maritime se trouve-t-elle actuellement? Je pose cette question simplement parce que j'aimerais savoir dans quel état elle se trouve et si les réparations nécessaires vous empêchent d'équilibrer vos comptes et de promouvoir la circulation dans la Voie maritime?

**M. Stewart:** Vous venez de poser deux ou trois questions. En premier lieu, il ne fait aucun doute que nous tentons vivement de promouvoir l'intégrité et la fiabilité de la Voie maritime et que nous consacrerons



[Text]

spend a lot of energy in the next little while making sure that is done.

[Translation]

beaucoup d'efforts à atteindre cet objectif dans un avenir rapproché.

• 1020

With regard to the major work now under way, the \$175 million rehabilitation project on the Welland Canal, which is in its fourth of seven years, as somebody alluded to earlier, that consists of tying back the existing lock walls with new cable and rock bolt systems and with other forms of anchoring systems. It consists of taking the heavy clay out from behind the lock walls and replacing it with large 8-inch diameter stones. It consists of providing suitable and adequate drainage so that the hydrostatic pressure will not build up behind the lock wall. In essence, for all of the walls in the Welland system and each of the eight locks that is the work being done. When it is finished there will be no question about the reliability of the lock walls in that system.

As I mentioned earlier, after that we will have other less expensive and less involved work to do in terms of the mechanics of making the locks work—the gates, the booms, the electric, the valves, the piping and the other things that are all a part of the lock system. That will proceed, and as far as I am aware it will be done with Seaway financing at the present time. We are not asking for, nor would we expect to get, funding for that purpose.

When that major project is completed in three years there is no question of the reliability of the system. It will be a very reliable system—not that it is not at the moment, but we have had evidence of one problem. That evidence of the collapse of the wall in Lock 7 led us very quickly to do an analysis of the system and our analysis has led to this major project.

With regard to the locks on the St. Lawrence River between Montreal and Kingston, there is no evidence of this same potential difficulty in those structures. There is always the ongoing maintenance we do in the wintertime when the locks are not being used on both sections, the St. Lawrence section and the Welland Canal section.

That ongoing maintenance work will continue to be a Seaway priority. It is one of the factors that reflects upon season extension. As this committee will know, there have been many discussions about season extension. Something we must not do is either extend the season or open it early enough that we impair what must be done in the middle when the locks are not to be used. We therefore have a continuing maintenance program that will continue in the system after this major rehabilitation project is completed.

To basically answer your question, however, our view is that it is a reliable system, it is one upon which

En ce qui concerne les travaux importants qui sont en cours, le projet de réfection du canal Welland, au coût de 175 millions de dollars, en est maintenant à sa quatrième année de sept années prévues; comme quelqu'un l'a mentionné plus tôt, il s'agit des travaux de soutènement des murs actuels des écluses au moyen de nouveaux systèmes de câbles et de boulons pour la pierre, ainsi que d'autres systèmes de renforcement. En fait, on enlèvera l'argile lourde qui se trouve derrière les murs des écluses et on la remplacera par de grosses pierres de 8" de diamètres. Il s'agit de fournir un système de drainage adéquat afin d'éviter une augmentation de la pression hydrostatique derrière le mur des écluses. Ce sont des travaux entrepris pour tous les murs des huit écluses du canal Whelland. Lorsque les travaux seront terminés, on aura plus de raison de s'inquiéter de la résistance des murs de ce canal.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous entreprendrons par la suite d'autres travaux moins coûteux, exigeant moins de travail et qui viseront à améliorer le mécanisme des écluses: des portes, des estacades, le système électrique, les valves, la tuyauterie et tous les autres mécanismes qui font partie d'un système d'écluse. Autant que je sache, ces travaux seront payés par l'Administration de la voie maritime. Nous ne demandons pas de fonds à cette fin et nous ne nous attendons pas à en recevoir non plus.

Lorsque ces grands travaux seront achevés, dans trois ans, il n'y aura plus de raison de douter de la fiabilité du système. Non pas qu'il ne soit pas fiable actuellement, mais nous avons constaté qu'il comportait des faiblesses. L'une d'entre elles a été l'écroulement du mur de l'écluse numéro sept qui nous a forcé à entreprendre rapidement une analyse du système; c'est cette analyse qui nous a conduit à entreprendre ces importants travaux.

En ce qui concerne les écluses du St. Laurent entre Montréal et Kingston, leur structure ne semble pas poser le même type de difficultés. Nous faisons chaque hiver des travaux d'entretien, lorsque les écluses des deux sections ne sont pas utilisées, soit la section du St. Laurent et celle du canal Whelland.

Nous continuerons d'accorder la priorité à ces travaux d'entretien régulier. C'est l'un des facteurs dont il faut tenir compte lorsqu'on parle de prolonger la saison de navigation. Le comité sait que le prolongement de la saison a donné lieu à de nombreuses discussions. Il faut éviter de prolonger la saison, ou encore de l'ouvrir très tôt, et de ne pas disposer de suffisamment de temps pour faire les travaux qui s'imposent lorsque les écluses ne sont pas utilisées. Nous avons donc établi un programme d'entretien régulier du système qui sera maintenu après que ces importants travaux de réfection seront achevés.

Pour répondre brièvement et succinctement à votre question, disons que, à notre avis, le système est fiable, et

[Texte]

shippers and suppliers can rely, and we will spend as much time, energy and effort as we have to to make sure that fact is well known.

**The Chairman:** Perhaps you mentioned this in part of the answer to Mr. Malone, but did you go offshore with the group that went overseas in Europe to help advertise and get business for the Seaway? There was some group that went over there. I just wonder if you ran into any negative comment about the reliability of the Seaway because of the Valleyfield Bridge incident. That certainly got a lot of worldwide publicity. Did you run into questions there from potential customers who said: Hey, your bridges are falling down, London town, and we therefore do not want to go up your Seaway?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, the annual trade mission, to which you are referring, is in progress this week. They are visiting Austria, the Netherlands, Germany and the Soviet Union. As I mentioned in the earlier part of our meeting, the St. Lawrence Seaway Authority is not participating this year. We participate only every second year. I have not yet been a participant, but to my knowledge serious concerns have not been expressed with regard to the integrity of the system.

I agree that it got worldwide attention. I think we have had enough discussions with underwriters and other business interests on this subject to restore whatever confidence may have been lost because of that incident.

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Mr. Stewart, I too want to congratulate you on your appointment. I am pleased for this opportunity to ask you a few questions and make a comment.

• 1025

Are you aware of the agricultural situation in Saskatchewan? Saskatchewan produces 65% of the grain grown in Canada. Most of that is shipped, and the good No. 1 hard wheat comes from southern Saskatchewan where I spent my life, farmed, and served for 11 years.

The situation there is a very difficult one. You may have heard the Premier's comments from Saskatchewan yesterday. They have been well publicized in the papers here. I suppose the serious situation is that the price of grain is \$3.75 a bushel. In 1920 it was \$2.75 a bushel. You put that into perspective and you ask how we are going to survive in that kind of a situation.

Our area has been wheat production; that is what we do well, hard red spring, the best in the world. Farmers in my area are considering feeding cattle good hard red spring wheat and selling into an American market. We cannot compete with the subsidies. We cannot compete. Freight rates keep going up; these things keep moving up. You are not going to have anything to ship, sir, if we do not deal with this situation.

[Traduction]

nous consacrerons autant de temps, d'énergie et d'effort qu'il le faudra pour que tous soient au courant.

**Le président:** Peut-être l'avez-vous mentionné dans votre réponse à M. Malone; faisiez-vous partie du groupe qui est allé en Europe pour faire la promotion de la Voie maritime et tenter d'augmenter sa clientèle? Je me demandais si vous avez entendu des remarques désobligeantes au sujet de la fiabilité de la Voie maritime depuis l'incident du pont de Valleyfield. On en a certainement beaucoup parlé à travers le monde. Des clients possibles vous ont-ils posé des questions au sujet de la solidité de nos ponts et vous ont-ils dit qu'ils hésitaient à emprunter la Voie maritime?

**M. Stewart:** Monsieur le président, la mission commerciale annuelle à laquelle vous faites allusion est en route cette semaine. Elle visite l'Autriche, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Union soviétique. Comme je l'ai dit plus tôt au cours de notre réunion, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent n'y participe pas cette année. Nous en faisons partie tous les deux ans. Je n'en ai pas fait partie, mais on ne m'a pas dit que la fiabilité du système avait sérieusement été mise en doute par quiconque.

Je concède que l'incident du pont de Valleyfield a retenu l'attention internationale. Je pense que nous avons eu suffisamment de discussions avec les compagnies d'assurances et d'autres groupes commerciaux à ce sujet pour redonner confiance à tous ceux qui auraient pu douter du système.

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Monsieur Stewart, je désire également vous féliciter de votre nomination. Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous poser quelques questions et de présenter une observation.

Etes-vous au courant de la situation agricole de la Saskatchewan? La Saskatchewan produit 65 p. 100 des céréales cultivées au Canada. Le gros de cette production est vendue à l'extérieur. Le blé dur no. 1 vient du sud de la Saskatchewan, région où j'ai fait de l'agriculture et que je sers depuis 11 ans.

La situation y est très difficile. Vous avez peut-être entendu ce qu'a dit hier le premier ministre de la Saskatchewan. Ses propos ont été bien rapportés dans les journaux d'ici. Ce qui est grave, c'est que le prix du grain n'est que de 3,75\$ le boisseau, alors qu'en 1920, il atteignait 2,75\$. Vous pouvez vous imaginer à quel point il est difficile de survivre dans une telle situation.

Notre région produit du blé; c'est ce que nous savons faire. Notre blé dur du printemps est le meilleur au monde. Les agriculteurs de ma région envisagent de nourrir le bétail au blé dur du printemps et de le vendre sur le marché américain. Les subventions ne nous permettent pas de livrer concurrence. Nous ne sommes pas concurrentiels. Les frais de transport ne cessent d'augmenter; tout augmente. Nous n'aurons plus rien à



[Text]

I realize that is not your problem alone. But you are a major player in this industry, a major player. The point I am making is that I would hope in your new position you would very carefully study the situation that exists. As I mentioned, 65% of that comes from Saskatchewan. I have heard a lot here this morning of people who live along the Seaway, talking about what should be done, and how the locks should operate, and so on. That is fine, you need a good system.

**The Chairman:** Mr. Gustafson, are you suggesting that as president of the Seaway, he should recommend to this committee—getting down to the practicality—no tolls? Is this going to help the situation?

**Mr. Gustafson:** No, I am not suggesting that a bit. I am suggesting that if no grain is coming through the system and that grain starts to move south into the United States, feeding beef, it will depress the cattle market. In Alberta most of their grain goes through cattle and is sold into the United States market, which can afford to pay for a hamburger.

We are selling to the Third World market, we are selling to Russia. Russia has now become a Third World country; their rouble has dropped. We cannot carry the Third World as farmers alone. We are glad to do our part in that area, but we are facing a very serious situation here. I am trying to make the point to a newly appointed, very important position, to the whole industry of grain transportation, that you look very carefully at anything that might upset the situation in the movement of grain—

**Mr. Benjamin:** Or make it worse.

**Mr. Gustafson:** —because this is a very sensitive area for us. I am sure you are aware of that.

You also talked about the movement of grain at peak seasons in the spring. I am one of those farmers who crawl in the bin when it is 95 and 100 degrees on the first of July to meet your requirements. I live this side of the Moose Jaw termination point for grain going east and west. Usually the grain in southern Saskatchewan is that high-protein wheat that you want, and that Russia wants, and every country wants. We crawl in the bin on the first of July when it is 100 degrees and shovel it out so we can get it down the St. Lawrence Seaway; that is a tough job.

The other problem exists in the fall of the year, when we have grain movement going directly through the elevator system off of the farms; there is just as likely as not to be a strike in Thunder Bay. Then that grain gets out in the winter and does go west. I think there are two very important factors to grain movement that you want to look at.

[Translation]

envoyer à l'extérieur, monsieur, si on ne s'occupe pas de la situation.

Je sais bien que ce problème, ce n'est pas que le vôtre. Mais vous jouez un rôle de premier plan dans cette industrie. Ce que je veux dire, c'est que j'espère que dans vos nouvelles fonctions, vous étudierez bien soigneusement la situation. Comme je l'ai mentionné, 65 p. 100 de cette production vient de la Saskatchewan. On a beaucoup parlé ce matin, nous avons entendu des gens qui vivent le long de la Voie maritime, qui se demandent quoi faire, comment exploiter les écluses, etc. Il est certain que l'on a besoin d'un bon système.

**Le président:** Monsieur Gustafson, voulez-vous dire qu'en tant que président de la Voie maritime, il devrait—pour revenir sur le plan concret—recommander au Comité de supprimer tout péage? Est-ce que ce serait utile?

**Mr. Gustafson:** Non, ce n'est nullement ce que j'ai à l'esprit. Je voulais dire que si tout le grain s'en va aux États-Unis, sous la forme de bestiaux, le marché du bétail en prendra un coup. En Alberta, le grain sert surtout à nourrir les bestiaux, qui sont vendus aux Américains, qui ont les moyens d'acheter des hamburgers.

Nous approvisionnons le marché du tiers monde, et aïssio la Russie. La Russie est devenu un pays du tiers monde; le rouble s'est déprécié. Nous ne pouvons soutenir le tiers monde à nous seuls. Nous sommes heureux de faire notre part dans cette région, mais ici même la situation est critique. J'essaie de faire valoir à une personne nouvellement nommée à un poste très important, ainsi qu'à toute l'industrie du transport du grain, qu'il faut que vous examiniez très soigneusement tout ce qui pourrait perturber le mouvement du grain. . .

**M. Benjamin:** Ou aggraver la situation.

**M. Gustafson:** . . . car cette question est très importante pour nous. Je suis sûr que vous le savez.

Vous avez également parlé du mouvement du grain en période de pointe au printemps. Je suis l'un de ces agriculteurs qui, alors qu'il fait 95 ou 100 degrés le 1<sup>er</sup> juillet, s'affairent pour répondre à vos exigences. Je vis de ce côté-ci de Moose Jaw, point duquel part le grain soit vers l'est, soit vers l'ouest. Habituellement, le grain produit dans le sud de la Saskatchewan, c'est du blé à forte teneur en protéine, celui auquel vous tenez, ainsi que la Russie et tous les pays. Le 1<sup>er</sup> juillet, alors qu'il fait 100 degrés, nous avons la pelle à la main et travaillons pour expédier ce blé vers la Voie maritime du Saint-Laurent; c'est un dur travail.

L'autre problème se pose à l'automne, lorsque nous sortons le grain des silos en vue de l'expédier; il peut tout aussi bien y avoir une grève à Thunder Bay. Puis le grain est acheminé vers l'Ouest durant l'hiver. Je pense qu'il y a deux facteurs très importants à considérer dans le mouvement du grain.

[Texte]

**Mr. Stewart:** Mr. Gustafson, I am certainly not nearly as conversant with the difficulties in Saskatchewan or the other prairie provinces as I will be in due course. I acknowledge the expert views of you and others in your industry, who are much more conversant than I. I acknowledge that fact. In the next breath I will tell you I will do my very best to become as familiar as I can with the problems of the farmers in the prairie provinces as quickly as I can.

• 1030

You acknowledge the fact that we do not have our hands on all the levers, and we do not. The National Transportation Agency, for instance, controls subsidies and tolls. The grain transportation agency determines rail movements and the loading of elevators. The fluctuations in world currency are based on market conditions around the world. There is very little we can do about that. Droughts are brought upon us by the good Lord, and there is nothing we can do about that. So many things are involved.

I might make one comment. If it costs on average \$20 to ship a tonne of commodity from Thunder Bay down through the Great Lakes system, on average only \$1.53 of that cost is Seaway tolls.

**Mr. Gustafson:** What percentage of your transportation business does grain constitute?

**Mr. Stewart:** A very major percentage. It would be 60% or 70%, I would suggest.

**Mr. Gustafson:** At one time that percentage could well have been 85% or 90% of all your business.

**Mr. Stewart:** Oh, yes.

**Mr. Benjamin:** A lot of potash and iron ore was moved.

**Mr. Stewart:** The important commodities on the Seaway have always been grain downstream and iron ore as a back-haul upstream, so the ship would not have to come back in ballast. That has been the bread and butter of the Seaway system: grain down-bound, iron ore from Sept-Îles or some other location up-bound to Hamilton. That has been the life-blood of the Seaway system. The iron ore back-haul productions have been a bit higher in recent years, but as everybody in this committee knows so well, the shipment of grain through Thunder Bay and down through the Seaway system has been declining; and it is the principal commodity, without any question.

**Mr. Gustafson:** When I was a boy, all the grain from our area went to Thunder Bay. A special car of seed might go west. It all went east.

[Traduction]

**M. Stewart:** Monsieur Gustafson: Je ne suis certainement pas aussi au courant des difficultés de la Saskatchewan ou des autres provinces des Prairies que je le deviendrai avec le temps. Je reconnais votre compétence et celle des autres membres de votre industrie, qui s'y connaissent beaucoup mieux que moi. Je le reconnais. Du même souffle, j'affirme que je ferai tout mon possible pour me mettre au fait au plus tôt des problèmes des agriculteurs des provinces des prairies.

Vous constatez que nous n'avons pas tous les leviers en main, et je vous assure que c'est le cas. L'Office national des transports, par exemple, réglemente les subsides et la tarification. L'Office du transport du grain décide des mouvements ferroviaires et du chargement des élévateurs. Le cours des devises fluctue selon l'évolution du marché de par le monde. Nous n'y pouvons vraiment pas grand chose. C'est le Bon Dieu qui nous impose les sécheresses, et nous n'y pouvons rien. Tellement de facteurs entrent en jeu.

J'aimerais formuler une observation, si vous me le permettez. S'il en coûte en moyenne 20 dollars la tonne pour transporter, à partir de Thunder Bay, des marchandises dans le système des Grands Lacs, il n'y a, en moyenne, que 1,53\$ qui s'applique au péage de la Voie maritime.

**M. Gustafson:** Quel pourcentage de vos activités de transport représente le transport de céréales?

**M. Stewart:** Un pourcentage très élevé. Je dirais 60 ou 70 p. 100.

**M. Gustafson:** Il fût un temps où le transport des céréales représentait 85 ou 90 p. 100 de toutes vos affaires.

**M. Stewart:** Oh! oui.

**M. Benjamin:** On transportait aussi beaucoup de potasse et de minerai de fer.

**M. Stewart:** Le gros des produits transportés sur la Voie maritime a toujours été les céréales en aval et le minerai de fer en amont, afin que les navires ne voyagent jamais vides. De tout temps, la Voie maritime a toujours vécu du grain en aval et du minerai de fer en amont, c'est-à-dire de Sept-Îles ou d'un autre port à Hamilton. Le transport de ces marchandises a toujours été la principale source de revenus de la Voie maritime. Il y a eu une légère augmentation, ces dernières années, des activités de transport en amont du minerai de fer, mais comme tous les membres du Comité le savent, le transport des céréales de Thunder Bay en aval dans la Voie maritime n'a cessé de diminuer, et c'est le principal produit transporté, sans contredit.

**M. Gustafson:** Quand j'étais petit garçon, toutes les céréales produites dans notre région allaient à Thunder Bay. Il pouvait arriver qu'un chargement spécial soit dirigé vers l'ouest, mais le gros des céréales était expédié vers l'est.



[Text]

**The Chairman:** When I was a little larger than a little boy, Len—Mr. Stewart and some of the members of the committee I think have heard me say this—I was working in Seven Islands—it was called Seven Islands before it became Sept-Îles—a fishing village of 1,500, which was at the base of the Moisie River, which of course is where the Iron Ore Company of Canada built its railway, the QNS and L Railway, up to Schefferville and Knob Lake. I was earning money during the summer. I will never forget that as a young student who did not know too much about anything I came down to base camp on a particular day when the directors of the Iron Ore Company of Canada—and that was long before the Prime Minister ever was the president of it—and we had only one Canadian on the board of governors, the Uncle Tom, and that was a fellow called Jules Timmins, of Timmons gold, because the Hannah people of Cleveland owned the system, and in the 1950s, before the Seaway opened, they were building that whole operation. They had the blueprints of the iron-ore carriers that were going to come out of Seven Islands, as it then was, to go inland. As a little kid, looking at Sydney Steel sitting over in Cape Breton, wondering about its future, I often wondered about. . . talk about an integrated economy. In effect that whole thing was done even before the bill to build the Seaway came to the House of Commons. I have often thought that would be a good story for someone doing an investigative report on how that all happened by coincidence—“ho, ho, ho”.

I want to thank you, Mr. Stewart—

**Mr. Gustafson:** I want to thank you too. I appreciate it that you are going to look at agriculture.

**The Chairman:**—you have been a very good witness. You had a great initiation before this committee. I hope you can keep it up, being forthright and giving answers even though you know some committee members may not like them. You are here to give your direct answers, and then when you have government policy, that is government policy.

Coming back to your insurance, do you have a contingency fund for those lawsuits? Were you always using insurance or a contingency fund? Were you never a self-insurer? Those are things I used to do. I am interested that you were not a self-insurer. And is your contingency fund—without telling me the dollars—really the reserve you talked about? Those are a few little questions flowing from Mr. Benjamin's earlier questions.

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, we do not have a contingency fund. But I think the better position for me to adopt is one where I find out exactly how this is handled, so I can provide it through you to your

[Translation]

**Le président:** Quand j'étais un peu plus grand, Len—M. Stewart et certains membres du Comité me l'ont déjà entendu dire—je travaillais à Seven Islands—on disait Seven Islands avant que le nom de cette ville soit changé pour Sept-Îles—un village de pêche de 1,500 habitants situé à l'embouchure de la rivière Moisie. C'est là que l'Iron Ore Company of Canada a construit son chemin de fer, le QNS and L Railway, qui se rendait à Schefferville et à Knob Lake. Je me faisais un peu d'argent durant l'été. Je n'oublierai jamais qu'à cette époque où j'étais un jeune étudiant qui ne connaissait pas grand chose, j'étais allé au camp principal une journée où les dirigeants de l'Iron Ore Company of Canada—et c'était bien longtemps avant que le premier ministre n'en soit président—il n'y avait alors qu'un Canadien au Conseil des gouverneurs, l'oncle Tom. Cet homme s'appelait Jules Timmins de la mine d'or de Timmons, parce que les Hannah de Cleveland possédaient tout le réseau et que dans les années 50, avant l'ouverture de la Voie maritime, ils construisaient tout le système. Ils savaient exactement qui transporterait le minerai de fer qui sortirait de Sept-Îles pour être acheminé sur la terre ferme. Comme je n'étais pas vieux, lorsque je regardais la Sydney Steel installée au Cap Breton, je me demandais ce qu'elle deviendrait à l'avenir, je rêvais souvent. . . Et je parlais d'économie intégrée. En effet, tous ces projets ont été réalisés avant même qu'on dépose un projet de loi à la Chambre des communes sur la construction de la Voie maritime. J'ai toujours pensé qu'il serait intéressant de faire un reportage pour montrer comment tout est arrivé par pure coïncidence—“ho, ho, ho!”.

Je vous remercie, monsieur Stewart. . .

**M. Gustafson:** Je vous remercie également. Je suis bien content que vous étudiez la question de l'agriculture.

**Le président:** Vous avez été un témoin très intéressant. C'est bien pour une première fois devant notre Comité. J'espère que vous continuerez à répondre franchement à nos questions même si vous savez que certains membres de notre Comité n'aimeront peut-être pas vos réponses. Vous êtes ici pour donner des réponses franches, et lorsqu'il s'agira de politiques gouvernementales, on en traitera comme tel.

Pour en revenir à vos assurances, avez-vous un fonds de prévoyance en cas de poursuites judiciaires? Avez-vous toujours eu des polices d'assurance ou un fonds de prévoyance? N'avez-vous jamais opté pour l'auto-assurance? Je le faisais moi-même. Je trouve intéressant que vous ne recouriez pas à l'auto-assurance. Et votre fonds de prévoyance—sans me dire exactement de quel ordre il est en terme de dollars—constitue-t-il vraiment la réserve dont vous nous avez parlé? Ce sont là des questions qui découlent des questions qu'à posées plus tôt M. Benjamin.

**M. Stewart:** Monsieur le président, nous n'avons pas de fonds de prévoyance. Mais j'aurais avantage, je crois, à m'informer de ce qui en est exactement pour pouvoir vous fournir ce renseignement un peu plus tard. Je ne

[Texte]

committee at some future date. I am not as conversant as I would like to be on just how all that is handled.

[Traduction]

connais pas aussi bien que je le devrais la manière dont tout cela est organisé.

• 1035

**The Chairman:** I am interested, but not... given the figures, because in today's litigation, if you set out what the contingency fund is, that obviously becomes the target for the litigant.

**Mr. Stewart:** That is right. So we can get that off the table by saying there is no contingency fund right now.

**Mr. Benjamin:** Mr. Stewart, the Employment Equity Act annual report rates the St. Lawrence Seaway in the employment of visible minorities as C, of women as C, which is the lowest rating, B for persons with disabilities, and you get an A for aboriginal people. Is there anything in the works in the Seaway administration regarding improving particularly those two C ratings?

**Mr. Stewart:** Mr. Benjamin, those ratings require, first of all, self-identification by individuals. Our early thought on that is it is not really a true reflection on the Seaway authority as an entire entity but rather a reflection on those individuals who wanted to be identified as being in one of the categories. Our early conclusion is it is not a completely accurate reflection of our circumstances; none the less, it is a warning to us to make sure we pay some attention to this and improve in those areas where the ratings are low. But I think in fact the ratings are a little higher than given in the report, simply for the reason I have just mentioned.

**The Chairman:** Mr. Stewart, I want again to thank you, as other colleagues have, for appearing today. You follow in the footsteps of Mr. O'Neil, who I think came from the Coast Guard before he became President of the St. Lawrence Seaway, who was always a very constructive and informative witness before the committee. You have certainly started off on the right foot, and I congratulate you on your appointment and your first appearance here.

For members, you are going to get from the clerk today or tomorrow—it is just a question of printing and/or translation—a suggested work plan that we can hopefully have a meaningful discussion on on Thursday after we hear the witnesses early Thursday morning, and an outline from the staff. I just saw it myself for the first time this morning and read it quickly from time to time while I was listening to Mr. Stewart. There are some very good suggestions, and it focuses some of the generalized discussions we have had on where we are going and what we are going to do. It is a suggested plan that takes us into next Christmas and can produce some interesting and constructive work in this transportation field.

**Le président:** Cela m'intéresse, mais je ne tiens pas à connaître le chiffre exact, car de nos jours, si vous divulguez le montant du fonds de prévoyance, c'est manifestement ce que le plaignant cherchera à obtenir.

**M. Stewart:** C'est exact. On peut donc régler le problème en disant que nous n'avons pas de fonds de prévoyance actuellement.

**M. Benjamin:** Monsieur Stewart, le rapport annuel publié aux termes de la Loi sur l'équité en matière d'emploi donne à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent la cote C pour l'emploi des minorités visibles, la cote C pour l'emploi des femmes, la cote la plus faible, la cote B pour les personnes handicapées et la cote A pour les autochtones. Avez-vous des projets d'action pour améliorer la situation, en particulier dans le cas des deux cotes C?

**M. Stewart:** Monsieur Benjamin, pour établir ces cotes, il faut d'abord que les gens s'identifient comme appartenant à un des groupes cibles. À première vue, nous estimons que ces cotes ne reflètent pas fidèlement la situation à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais donnent plutôt une idée des personnes qui voulaient être identifiées comme appartenant à l'une des catégories cibles. Il reste cependant que si ces cotes ne doivent pas, selon nous, être considérées comme un reflet fidèle de la situation, elles nous signalent néanmoins qu'il nous faut agir pour redresser les cotes qui sont faibles. Je pense néanmoins que les cotes sont sous-estimées, pour les raisons que je viens d'indiquer.

**Le président:** Monsieur Stewart, je tiens à vous remercier de nouveau, comme mes collègues l'ont fait, d'être venu nous rencontrer aujourd'hui. Vous suivez la voie de M. O'Neil qui, je pense, était dans la Garde côtière avant de devenir président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Lorsqu'il a comparu devant le Comité, il nous a toujours donné des renseignements constructifs et instructifs. On peut dire que vous êtes parti du bon pied. Je vous en félicite, et je tiens aussi à vous féliciter pour votre nomination.

Je m'adresse maintenant aux membres du Comité. Le greffier va vous faire parvenir aujourd'hui ou demain—c'est simplement une question d'impression ou de traduction—un projet de plan de travail dont nous pourrions, je l'espère, discuter jeudi après l'audition des témoins et l'exposé de l'équipe de recherche. J'y ai jeté un coup d'oeil rapidement ce matin pour la première fois pendant que j'écoutais M. Stewart. Il contient de très bonnes suggestions et focalise les idées que nous avons agitées lorsque nous avons discuté de notre orientation et de nos projets. Ce plan de travail provisoire nous amènerait jusqu'à Noël prochain et pourrait aboutir à la réalisation de travaux fort intéressants et constructifs.



[Text]

This committee stands adjourned until 9.30 Thursday morning.

[Translation]

Le Comité s'ajourne jusqu'à 09h30 jeudi matin.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

**WITNESS**

*From the St. Lawrence Seaway Authority:*

Glendon R. Stewart, President.

**TÉMOIN**

*De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:*

Glendon R. Stewart, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 33

Thursday, March 8, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 33

Le jeudi 8 mars 1990

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the subject-matter of Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

---

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la teneur du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

---

WITNESSES:

(See back cover)

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



---

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

---

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, MARCH 8, 1990

(40)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. ~~this day~~ in Room 209, West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider and Brian Tobin.

*Acting Member present:* Fernand Robichaud for Maurice Dionne.

*Other Members present:* Ross Belsher, Al Horning and Lee Richardson.

*In attendance: From the Library of Parliament:* David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From Agriculture Canada:* Noel O'Connell, Director General, Grain Marketing Bureau, Grains and Oilseeds Branch; Harold Hedley, Deputy Director, Cereal Grains Division, Grain Marketing Bureau, Grain and Oilseeds Branch; Howard Migie, Director, Food Markets Analysis Division, Policy Branch.

The Committee resumed consideration of the subject-matter of Bill C-26, *An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)*. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, February 20, 1990, Issue No. 31*.)

Noel O'Connell made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:01 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee***PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 8 MARS 1990

(40)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider et Brian Tobin.

*Membre suppléant présent:* Fernand Robichaud remplace Maurice Dionne.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Al Horning et Lee Richardson.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De Agriculture Canada:* Noël O'Connell, directeur général, Commercialisation des grains, Direction générale des céréales et des oléagineux; Harold Hedley, directeur adjoint, Division des céréales, Commercialisation des grains, Direction générale des céréales et des oléagineux; Howard Migie, directeur, Analyse des marchés agro-alimentaires, Direction générale des politiques.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-26, *Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)* (voir les *Procès-verbaux et témoignages du mardi 20 février 1990, fascicule n° 31*).

Noël O'Connell fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 01, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, March 8, 1990

• 0934

**The Chairman:** Colleagues, I call the meeting to order, as I see a quorum for hearing evidence.

Some of the witnesses have been before committees in their various capacities in the public service. We are not in our normal Railway Committee Room and I anticipate a couple of members coming in a little late, having re-read their notice and realized they are supposed to be here. That might prolong some points of disorder as they express their irritation, which is understandable.

• 0935

The fact of the matter is that the priority in our system is a legislative committee, unfortunately, and the legislative committee to deal with the GST is a pretty high focus. They unfortunately did bump us in terms of our holding this day's hearings in our own Railway Committee Room.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** It is amazing, Mr. Chairman, how many people do not appreciate the true importance of this committee.

**The Chairman:** We have actually had a very good turnout, even last Tuesday, Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** No, I am referring to the fact that we were bumped.

**The Chairman:** We have to face that reality. The main thing is that we do have a quorum for hearing evidence, and I know the witnesses are here and ready.

Thursday is a busy day. There are many committees, and yours truly has to catch a plane at noon anyway. So we hope to get through the witnesses in the order we have them here under Bill C-26 in terms of the subject-matter of At and East. Then there is the hope of the Chair that, with more members here, we can have a very serious discussion and decision on the future work plan of the committee to the end of June and perhaps even up until Christmas time.

The clerk did circulate on Tuesday afternoon, I think, a very interesting suggested work plan that, quite frankly, was prepared by David and seen by me just at the hearings on Tuesday. I said to let it go once he got it translated. So I see only work plans and I do not see other paraphernalia.

We have Mr. O'Connell, who is the director general of the Grain Marketing Bureau. Perhaps you could

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 8 mars 1990

**Le président:** Étant donné que nous avons quorum pour entendre les témoins, je déclare la séance ouverte.

Certains des témoins ont déjà comparu devant des comités de la Chambre par le passé. Nous ne siégeons pas dans notre salle habituelle, c'est-à-dire la salle des chemins de fer. Je prévois que quelques députés arriveront en retard, ayant dû consulter leur avis de convocation pour s'apercevoir que la réunion a lieu ici aujourd'hui. Cela causera peut-être quelques perturbations, car les députés exprimeront peut-être leur irritation.

Malheureusement, les comités législatifs ont la priorité et celui qui étudie la TPS retient actuellement toute l'attention. Ce comité législatif nous a malheureusement délogés de la salle des chemins de fer pour notre réunion d'aujourd'hui.

**M. Tobin (Humber—Ste-Barbe—Baie Verte):** Il est surprenant de voir le grand nombre de personnes qui ne comprennent pas la véritable importance des travaux de ce Comité.

**Le président:** Nous avons d'ailleurs pu compter sur une très bonne participation mardi dernier.

**M. Tobin:** Non, je faisais allusion au fait qu'on nous a délogés de l'autre salle.

**Le président:** Nous devons tenir compte de la réalité. L'important, c'est que nous avons un quorum pour entendre les témoins, et je sais que les témoins sont déjà arrivés et sont prêts.

Le programme du jeudi est assez chargé. De nombreux comités tiennent des réunions ce jour-là et votre humble serviteur doit de toute façon prendre un vol à midi. Nous espérons ainsi terminer l'audition des témoins dans l'ordre prévu pour l'étude du projet de loi C-26 portant sur le programme de subventions «à l'est de». Puis, le président espère que, suite à l'arrivée d'autres députés, nous pourrons avoir une discussion sérieuse et décider de notre plan de travail jusqu'à la fin juin et peut-être même jusqu'à Noël.

Mardi après-midi, le greffier a distribué un plan de travail très intéressant. Ce plan, préparé par David, m'a été remis à la réunion de mardi. Je lui ai dit de le distribuer à tous les députés dès qu'il en obtiendrait la traduction. Il ne s'agit là que de plans de travail, sans plus.

Nous accueillons aujourd'hui M. O'Connell, directeur général, Direction de la commercialisation des grains. Je

[Texte]

introduce those who are with you, Mr. O'Connell. You know why you are here. You may not like being here, but you know why you are here. Do you have a little opening statement or do we get right into the questions, which actually sometimes produce more information than long monologues? But if you have a statement, fine.

**Mr. N.A. O'Connell (Director General, Grain Marketing Bureau, Grains and Oilseeds Branch, Department of Agriculture):** Thank you, Mr. Chairman. I do not have an opening statement, just a few introductory comments.

First of all, we are very glad to be here and to be of what assistance we can be to the committee. I should say that I am accompanied by Mr. Howard Migie, who is the director of the Food Markets Analysis Division of the Policy Branch; and Mr. Harold Hedley, who is the deputy director of the Cereal Grains Division in the Grains and Oilseeds Branch. All of us of course are from the Department of Agriculture.

I obviously do not need to state what you already know, Mr. Chairman, with respect to the bill other than simply to note that with respect to the At and East per se, that has been administered by the Department of Transport and the National Transportation Agency. With regard to the other element that is associated with that, the stop-off charges for flour, that has been administered by us in the Grains and Oilseeds Branch.

The only other general comment I would make, Mr. Chairman—and I say this in light of the discussions you have been having at your previous sessions—is that much of the subject-matter I think is of a nature that has not been decided upon. I hope you will forgive us, therefore, if we cannot always be specific with respect to policies that are either not in place or not even decided upon, possibly.

**The Chairman:** Mr. O'Connell, your last comment really gets right to the issue here, so we will have the questions. But you are quite right; some of them will be on policy matters, something that is colloquially called the offsets that have been kicked around since the Atlantic Provinces Transportation Commission letter of 1985.

So the inference from what you are saying—but I guess this will be developed in questioning—is really that for some of those things we should have the minister or ministers here. Is that what you are inferring pretty directly?

**Mr. O'Connell:** I imagine, Mr. Chairman, you would probably want to have ministers speak to the committee in due course, but we will obviously try to help out in any way we can at this moment.

[Traduction]

vous prierais de bien vouloir présenter les collègues qui vous accompagnent, monsieur O'Connell. Vous savez la raison de votre présence ici aujourd'hui. Vous n'aimez peut-être pas vous prêter à un tel exercice, mais enfin vous en connaissez le but. Voulez-vous présenter une déclaration liminaire, ou préférez-vous passer immédiatement aux questions, qui dans les faits nous permettent d'obtenir parfois plus de renseignements que de longs monologues? Mais si vous avez une déclaration, très bien.

**M. N.A. O'Connell (directeur général, Direction de la commercialisation des grains, Direction générale des céréales et des oléagineux, ministère de l'Agriculture):** Je vous remercie monsieur le président. Je n'ai pas de déclaration liminaire à présenter, uniquement quelques commentaires.

D'abord, je tiens à dire que c'est avec plaisir que nous nous présentons devant le comité et que nous vous aiderons dans la mesure de nos moyens. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Howard Migie, directeur, division de l'analyse des marchés agro-alimentaires à la direction d'analyse, de planification et de coordination et de M. Harold Hedley, directeur adjoint, division des céréales, direction générale des céréales et des oléagineux. Nous travaillons tous au ministère de l'Agriculture.

Nul besoin de vous répéter ce que vous savez déjà au sujet de ce projet de loi, si ce n'est que le programme de subventions «à l'est de» a été administré par le ministère des Transports et l'Office national des transports du Canada. Un autre aspect du programme touchant les droits pour arrêt en transit a été administré par la direction générale des céréales et des oléagineux.

Suite aux discussions que vous avez tenues lors des réunions précédentes, je tiens à formuler une autre observation de nature générale. L'essentiel de ce sujet de discussion n'a pas encore fait l'objet d'une décision. J'espère que vous nous en saurez gré si nous ne sommes pas toujours en mesure de répondre avec précision aux questions portant sur des mesures qui ne sont pas encore en vigueur ou qui n'ont pas encore été arrêtées.

**Le président:** Votre dernier commentaire va droit au but. Nous passons maintenant aux questions. Vous avez tout à fait raison, certaines questions porteront sur des questions de politique, ce que nous appelons en langage courant les mesures de compensation qui ont été proposées depuis la lettre envoyée par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique en 1985.

Vous laissez sous-entendre que nous devrions convoquer le ministre ou les ministres afin de discuter de certaines de ces questions. Est-ce bien ce que vous voulez dire?

**M. O'Connell:** J'imagine qu'en temps opportun le comité voudra bien convoquer les ministres, cependant, nous allons essayer de vous apporter toute l'aide possible.



[Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I have questions. I am wondering after that last exchange whether I have questions the witnesses can answer.

• 0940

**The Chairman:** Well, we will find out.

**Mr. Tobin:** Because our witnesses quite properly from their point of view point out that the At and East bill is not one they authored, nevertheless coming from the Grain Marketing Bureau, Grains and Oilseeds Branch, they obviously are—at least I would hope, I assume—very interested in this bill and the impact of this bill on a part of Canada that is within their area of jurisdiction and concern, and that is Atlantic Canada.

Mr. Chairman, I want to ask the gentlemen in question whether they—setting aside the policy, setting aside the value of the bill—have taken a look at the impact of this bill and are in agreement with the witnesses we have had from Atlantic Canada, both from the Atlantic Canada Transportation Commission and from the agricultural community of Atlantic Canada, that the effects of the loss of the At and East in terms of the economics of the region are such that we are going to lose our elevators at Halifax and in Saint John, and in addition most probably lose the flour mill in the region.

From the evidence presented to this committee by representatives of the agricultural committee, they believe the net effect of all of that is going to be much higher input costs for producers in the region and frankly the inability of many of those producers to survive.

Setting aside the value or otherwise of this bill, setting aside the authorship of this bill, given the mandate you have and the business you are in, how do you respond to that analysis by people from Atlantic Canada?

**Mr. O'Connell:** I do not think we would have a great argument with some of the facts that have been advanced historically here in the committee.

Clearly, the At and East and the ancillary programs have had an effect in terms of certain activities—keeping them in play—and with their removal there has to be an impact on the elevator operations and, as the producers from the Maritimes have indicated as well, on their activities also. However, having said that, I would want to qualify what the eventual outcome is going to be.

This is speaking very broadly, but I think it should be mentioned. We are in the last year, hopefully, of the round of international negotiations that are supposed to get rid of a number of distortions in international trade.

**Mr. Tobin:** You are referring to the GATT.

[Translation]

**M. Tobin:** Je désire poser des questions au témoin. À la suite de ce dernier échange, je me demande si j'ai des questions auxquelles le témoin peut répondre.

**Le président:** Bon, c'est ce que nous allons savoir.

**M. Tobin:** Les témoins ont bien indiqué qu'ils ne sont pas les auteurs du projet de loi sur le programme de subventions «à l'est de». Cependant, étant donné que ces derniers travaillent à la direction de la commercialisation des grains, à la direction générale des céréales et des oléagineux, j'imagine, du moins je suppose, qu'ils s'intéressent de très près à ce projet de loi et à son incidence sur une région du Canada qui relève de leur domaine de compétence, c'est-à-dire la région atlantique.

Sans tenir compte des questions de politique et sans nous interroger sur le bien-fondé de ce projet de loi, j'aimerais demander aux témoins s'ils ont étudié les conséquences de ce projet de loi et s'ils conviennent que les effets de la perte du programme de subventions «à l'est de» sur l'économie de la région sont tels que nous allons perdre nos silos à grains à Halifax et à Saint John, et qu'en outre nous allons probablement perdre la minoterie dans la région. Êtes-vous d'accord avec ces faits qui ont été avancés par d'autres témoins que nous avons entendus et qui provenaient de l'Atlantique, des représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et des milieux agricoles de cette région?

D'après les témoignages présentés ici par des représentants du comité de l'agriculture, ces derniers pensent que le résultat net de tous ces changements se traduira par des coûts plus élevés des intrants pour les producteurs de la région et par la faillite de bon nombre de ces producteurs.

Sans tenir compte du bien-fondé ou de l'origine de ce projet de loi, étant donné le mandat que vous avez reçu et votre domaine de compétence, comment réagissez-vous à cette analyse faite par des gens de l'Atlantique?

**M. O'Connell:** Je ne pense pas que nous puissions vraiment contester certains des faits qui ont été présentés ici devant le comité.

De toute évidence, le programme de subventions «à l'est de» et les programmes auxiliaires ont eu une incidence sur certaines activités. L'élimination de ces programmes pèsera de toute évidence sur les activités des éleveurs et, comme les producteurs des Maritimes l'ont indiqué, sur leurs activités également. Cependant, cela étant dit, je tiens à apporter une réserve quant au résultat final de cet exercice.

Mes commentaires sont de nature générale, mais je tiens cependant à les faire. Nous sommes arrivés, je l'espère, à la dernière année de la ronde de négociations internationales qui doit permettre l'élimination de bon nombre de distortions dans le commerce mondial.

**M. Tobin:** Vous faites allusion au GATT.

[Texte]

**Mr. O'Connell:** I am referring to the GATT negotiations. I think one of the difficulties we have been experiencing, certainly on the grain side, is competing internationally against subsidized exports. This in turn affects the facilities, of course, that we use at home, and from the point of view of the producers of grain and products associated with grain obviously there is an interest in finding the least-cost way for those products to reach markets, the most effective way, the most efficient way. Hence, there is a tie-in with this. I think it has to be looked at as a whole.

**Mr. Tobin:** Looking at it in that global context, what programs other than the At and East would you identify within Canada as being part of the process of clearing the decks in Canada consistent with the overall thrust of the international GATT negotiation to eliminate subsidy?

**Mr. O'Connell:** In theory—I say in theory because this is—

**Mr. Tobin:** I understand.

**Mr. O'Connell:** —this is a negotiation, Canada has indicated together with the other players that we are preparing to look at those programs that other countries consider in our case to be at issue.

• 0945

**Mr. Tobin:** For example?

**Mr. O'Connell:** We have, I guess, a number. It is no surprise that one of the broad areas being examined is not just measures that go beyond our borders but particularly the infrastructure that is at play in each country domestically; in other words, what support measures might be regarded as eventually having a distorting measure on trade.

**Mr. Tobin:** What are some specifics?

**Mr. O'Connell:** In our case, for example, the Western Grain Transportation Act has been cited as possibly being at issue. There have been questions raised with respect to the kinds of stabilization programs that in a future ideal world would not be actionable under the GATT system. I think those are the two broad areas.

**The Chairman:** What about feed freight assistance?

**Mr. O'Connell:** Feed freight assistance, I would have to say, Mr. Chairman, is essentially a domestic program and has not really been raised in this context.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I find this exchange very useful.

**The Chairman:** And disturbing.

**Mr. Tobin:** And disturbing. I think our witness has been extremely helpful. I appreciate the witness's being prepared to engaged in this discussion, because I think what he is saying is absolutely clear: disturbing, to use

[Traduction]

**M. O'Connell:** Je parle des négociations du GATT. L'une des difficultés que nous avons rencontrées, du moins dans le domaine des céréales, porte sur la concurrence mondiale que nous devons livrer aux exportations subventionnées. En retour, cela a une incidence sur les installations que nous utilisons au Canada. Les producteurs de céréales et d'autres produits connexes veulent pour leur part trouver la façon la plus économique d'acheminer ces produits sur les marchés. Il existe donc un rapport entre tous ces éléments. Je pense que nous devons étudier la situation de façon globale.

**M. Tobin:** Dans ce contexte mondial, selon vous, quels programmes au Canada, outre le programme de subventions «à l'est de», font partie de cet exercice de préparation du terrain dans le cadre de l'orientation générale des négociations internationales du GATT en vue d'éliminer les subventions?

**M. O'Connell:** En théorie, je dis bien en théorie, car...

**M. Tobin:** Je comprends.

**M. O'Connell:** ... il s'agit d'une négociation, le Canada a indiqué tout comme d'autres pays que nous sommes prêts à étudier les programmes qui, aux yeux des autres pays, font problème.

**M. Tobin:** Par exemple?

**M. O'Connell:** Nous en avons un bon nombre. Il n'est pas surprenant de noter que l'un des grands secteurs faisant l'objet d'une étude ne porte pas uniquement sur des mesures qui ont une incidence au-delà de nos frontières mais porte plus particulièrement sur l'infrastructure à l'intérieur de chaque pays; en d'autres termes, quelles mesures de soutien pourraient être perçues comme ayant un effet de distorsion sur le commerce.

**M. Tobin:** Des exemples précis?

**M. O'Connell:** Dans le cas du Canada, on a mentionné la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. On a également soulevé des questions touchant les types de programmes de stabilisation qui, dans un monde idéal, serait à l'abri de toute contestation auprès du GATT. Voilà les deux grands domaines.

**Le président:** Et l'aide au transport des grains de provende?

**M. O'Connell:** L'aide au transport des grains de provende est un programme essentiellement national et n'a pas été soulevé dans ce contexte.

**M. Tobin:** Cette discussion est très intéressante.

**Le président:** Et troublante.

**M. Tobin:** Et troublante. Le témoin nous fournit des informations très utiles. Je lui suis reconnaissant de bien en discuter, car ce qu'il dit est très clair: troublante pour reprendre votre terme. Cependant, des négociations



[Text]

your word. But there is an international negotiation, a GATT negotiation going on. There is, on the part of Canadian policy-makers, a recognition of what the end objective is. There is a clearing of the decks as part of these negotiations. The At and East is one of the obstacles to be cleared away in the context of these negotiations, as are perhaps theoretically other programs, some of which we talked about just now.

First of all, it gives us some sense of why the At and East now... beyond budget considerations or deficit considerations. But it raises the larger question of what are the possibilities of developing meaningful offsets if the reason the At and East and perhaps others are being looked at in the first place is the GATT negotiations. What are the prospects of the Atlantic Provinces Transportation Commission, either in its latest submission of February 1990 or its earlier submission of 1989, developing reasonable offsets? They told us when they came here that they have been attempting to develop offsets since 1985, and according to their testimony, frankly no meaningful response.

**Mr. O'Connell:** Mr. Chairman, there are a couple of aspects there that need to be elaborated upon. Yes, in a sense I would agree with the member's observations that if as Canada looks forward we put into place programs that are of a definite subsidy nature there is always a risk attached that we would be attacked, if you like, in some international fora, principally the one we are talking about now, the GATT, on the charge that we are perhaps competing unfairly.

However, there is the matter to be sorted out of whether those measures are unfair. I think this is the issue. Part of that unfairness is attached to some extent to the degree of support that is provided. It is perhaps not for me to comment, but I would simply observe that with respect to the origin of this particular component, that is the At and East, of course that is part of a budget measure of the past year, and I think maybe I am not the one to answer as to why it was treated in that fashion.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to follow this a little further, and I realize that the witness is constrained so far as his responsibilities are concerned in how far he can answer for government policy. But it seems to me this exchange is extremely useful to clearly understand that this policy decision is not divorced from the GATT negotiation, and I would submit neither is this policy decision nor others that will be taken in similar-type programs. I think it is important that this be on the table. It has not been said to this point.

Secondly, I believe it is clear that the whole discussion of offsets—i.e., programs, policies or measures that may or may not be able to quantitatively offset loss of that in the east—is very much on the table indirectly, in terms of

[Translation]

internationales se déroulent, les négociations du GATT. Les décisionnaires canadiens ont pris conscience de l'objectif final. Dans le cadre de ces négociations, on veut éliminer toute entrave. Le programme de subventions «à l'est de» est justement l'une des entraves à éliminer dans le cadre de ces négociations, tout comme d'autres programmes peut-être dont nous venons de parler.

Nous sommes maintenant mieux en mesure de comprendre ce qu'il adviendra du programme de subventions «à l'est de»... outre les questions de budget ou de déficit. Cela soulève cependant une autre question; comment peut-on concevoir des mesures de compensation intéressantes, si le programme de subventions et d'autres programmes sont remis en question justement à cause des négociations du GATT. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique peut-elle vraiment mettre en place des mesures de compensation raisonnables, soit à partir de son mémoire de février 1990 ou de celui présenté en 1989? Les représentants de la Commission nous ont dit lors de leur comparution qu'ils essayaient de mettre au point des mesures de compensation depuis 1985 et qu'ils n'ont pas obtenu de réponse.

**M. O'Connell:** Permettez-moi d'apporter quelques précisions au sujet de ce qui vient d'être dit. Dans une certaine mesure, je partage l'avis du député. Si le Canada met en place des programmes de subventions, nous risquons alors de faire l'objet de contestations de la part d'instances internationales, comme le GATT, sous prétexte qu'il s'agit de pratiques commerciales déloyales.

Cependant, il reste à savoir si ces mesures sont déloyales. Voilà la question. Le caractère déloyal de ces mesures est fonction de l'importance des subventions accordées. Il ne m'appartient peut-être pas de faire des commentaires, mais je tiens simplement à faire remarquer qu'en ce qui concerne le programme de subventions «à l'est de», il s'agit d'une mesure budgétaire prise l'an dernier. Il ne m'appartient peut-être pas d'expliquer pourquoi le programme a fait l'objet d'une telle mesure.

**M. Tobin:** Je désire poursuivre ce même ordre d'idées. Je comprends que les responsabilités du témoin l'empêchent de pleinement justifier les politiques gouvernementales. Cette discussion est très utile et nous permet de comprendre clairement que cette décision politique est liée aux négociations du GATT, tout comme d'autres décisions semblables. Il est important que nous puissions en discuter. Il n'en avait pas été fait mention jusqu'à présent.

Deuxièmement, je pense que toute la discussion des mesures compensatoires—c'est-à-dire des programmes politiques ou autres mesures destinées à dédommager les provinces de l'est—est indirectement à l'ordre du jour, à

[Texte]

GATT negotiation. That would limit or at least restrict those offsets in some sense.

The discussion of offsets leads me to ask the question—and I understand you will be constrained in your answer—that if we are going down this path and if these are the reasons for going down it, why has nobody said to the Atlantic Provinces Transportation Commission or to the agricultural community of Atlantic Canada, which is more to the point, that these are the constraints and parameters within which we are operating and that whether or not we agree, or love it or loathe it, if a new agricultural world says that certain producers living in certain regions that are grain import dependent are now either more marginal or cannot survive. . . ? Why has that not been put on the table so that people make decisions and deal from the basis of reality? Because neither this committee nor the community have heard that kind of comment from anyone. Would you attempt to wrestle with that one?

**Mr. O'Connell:** I am not sure that I can, but I will try.

**The Chairman:** You have summarized the situation very well, Mr. Tobin. Let Mr. O'Connell answer, as he is an experienced witness, but I do not know how far he can go in saying why someone else has not said what someone should have said, because it is a large policy question.

If these are the underlying factors that affected the thing we first saw in a budget, when it was not related to anything about GATT, it was the competitive advantage of the American ports and that was no longer effective, ignoring Mr. Pickersgill's statement in the House in 1966 when he also said it was to have a level playing field, which is another favourite phrase in these trade negotiations, between Atlantic and St. Lawrence ports. There was a two-pronged effort and reason for that At and East. One was the American and that was the origin. But it was also the eastern or St. Lawrence ports, which were not touched in the budget.

I agree with Mr. Tobin that you have added another large global dimension that is very relevant. But if it is relevant for the old At and East—and I am going to throw the question out without you necessarily answering why this issue has not been mentioned before, Mr. Tobin—have you had a chance to look at the most recent proposal that the Atlantic Provinces Transportation Commission laid before this committee on February 20, when they appeared with a very reduced dollar involvement and a very interesting concept, but still requesting help from the federal treasury for export of flour and grain? Will the same ramifications not apply?

[Traduction]

savoir au titre des négociations du GATT. D'une certaine manière, ces négociations auront tendance à limiter la portée des mesures compensatoires.

Je sais qu'en me répondant vous êtes tenus à une certaine réserve, mais si c'est bien l'orientation que prennent toutes ces discussions, pour ces mêmes raisons que je viens d'invoquer, pourquoi n'a-t-on pas averti la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, et les agriculteurs de ces mêmes provinces, ce qui est encore plus important, que ces contraintes et paramètres existent bel et bien, que cela nous convienne ou non, et que le nouvel ordre agricole international risque d'acculer certains agriculteurs installés dans des régions qui dépendent des importations de céréales à la marginalité ou même à la disparition. . . ? Pourquoi n'a-t-on pas joué cartes sur table, pour que tout le monde puisse prendre ses responsabilités en connaissance de cause? Car, je dois l'ajouter, ni le comité, ni les agriculteurs, n'ont jamais entendu ce genre de déclarations. Est-ce que vous pouvez essayer de répondre à cela?

**M. O'Connell:** Je ne suis pas sûr de le pouvoir, mais je vais essayer.

**Le président:** Votre résumé de la situation est excellent, monsieur Tobin. Laissez M. O'Connell répondre, puisqu'il a l'expérience voulue, mais je ne sais pas jusqu'à quel point il peut expliquer pourquoi certaines personnes qui auraient dû faire ce genre de déclarations ne les ont pas faites, puisque cela relève des pouvoirs publics.

Il se peut que telles soient les raisons sous-jacentes; pourtant, lorsque la décision a été annoncée dans le budget, ça n'avait apparemment rien à voir avec le GATT, on invoquait simplement le fait que la question de l'avantage comparatif des ports américains ne se posait plus, ignorant en cela les arguments avancés à la Chambre en 1966 par M. Pickersgill, lorsqu'il avait expliqué que tout le monde devait être mis sur un pied d'égalité—autre expression favorite de ces négociations commerciales—il voulait parler des ports de l'Atlantique et de ceux du St-Laurent. L'objectif de cette subvention du transport à l'est de Thunder Bay était double. A l'origine, il y avait la question de la concurrence des ports américains, mais également celle des ports de la côte est par rapport à ceux du St-Laurent, ce dont il n'a pas été du tout question dans le budget.

Mais je suis d'accord avec M. Tobin, vous avez ajouté à toute cette discussion sa dimension internationale, c'est très important. C'est sans doute très important du point de vue de la subvention «à l'est de»—et je vais poser la question sans que vous puissiez nécessairement répondre pourquoi ça n'a pas été invoqué plus tôt, comme le demandait M. Tobin—avez-vous par ailleurs pris connaissance de la dernière des propositions de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui a comparu devant le comité le 20 février, et qui nous a proposé un certain nombre d'idées très intéressantes dont le coût serait tout à fait raisonnable, exigeant néanmoins une aide fédérale aux exportations de farine et



[Text]

**Mr. O'Connell:** To answer your question directly, I have not seen that proposal. In fact, I just learned this morning that it is in, but we have not actually seen it. Undoubtedly, we will probably do so shortly.

I want to address a few points that relate to the member's comments. As a general observation, I do not wish to relate what I am saying to prior events; that is, decisions that were made last year and so forth. In this hopefully last year of international trade negotiations, we have, as part of Canada's approach to the negotiations, in conjunction with other countries, undertaken not to go overboard on any actions that might be regarded as subsidy in nature.

**Mr. Tobin:** Not to develop new subsidies.

**Mr. O'Connell:** The eastern ports could clearly be looked at in that light when we are talking in export terms. If you move back from that and look at some of the things that might be at play in a more domestic sense, I think that is another matter.

• 0955

I should also mention that I read the proceedings of your last session, Mr. Chairman. I do not believe the government's action in providing \$6 million of assistance through various measures with the maritime provinces has been flagged.

When I introduced Mr. Migie I did not mention that he is associated to a very intimate degree with the the Agricultural Transportation Committee, which is in the process of getting off the ground under the agri-food policy review, as it is known. Howard might have some thoughts, again in a more general vein, as to where this might fit in relation to that.

**Mr. Howard Migie (Director, Food Markets Analysis Division, Department of Agriculture):** When the federal and provincial ministers met in Prince Albert last August, they agreed on some principles that they wanted people to follow for that policy review. One of them is related to the international side. As we are looking at our policies and thinking of changes, those policies or any new initiatives have to be consistent with the international trade rules, and those rules are possibly going to change in a year or two. We also have to minimize the risk of trade action by other countries, recognizing that if you want to get that risk to zero, you would not do anything that involved exports.

At that same meeting, they asked their deputy ministers to look at the transport policies—feed freight assistance. They did not ask for At and East. That decision had already been taken beforehand. Many of these same offset programs came up at the federal-provincial discussion.

[Translation]

de céréales? Mais dans ce cas-là encore, ne sera-t-on pas soumis aux mêmes contraintes?

**M. O'Connell:** Je vais d'abord vous dire que je n'ai pas vu leur proposition. Je viens juste d'en apprendre l'existence ce matin, mais nous n'en avons toujours pas pris connaissance. Ça ne saurait d'ailleurs tarder.

Je voudrais revenir sur certaines des observations du membre du comité. Mais tout d'abord, ce que je peux avoir à dire ici ne concerne pas le passé, c'est-à-dire les décisions qui ont été prises l'an dernier, etc. Disons seulement qu'en cette—espérons-le—dernière année de négociations commerciales multilatérales, le Canada, parallèlement à d'autres pays, s'est engagé à ne prendre aucune mesure qui puisse être rangée dans la catégorie des subventions.

**M. Tobin:** C'est-à-dire à ne pas appliquer de nouvelles mesures de subventions.

**M. O'Connell:** Et cela concernerait précisément et directement les ports de la côte est, lorsqu'on aborde la question de l'exportation. Cela dit, les questions intérieures canadiennes sont maintenant une autre paire de manches.

Je tiens à ajouter tout de suite, monsieur le président, que j'ai lu le compte rendu de votre dernière réunion. Il ne semble pas que l'on y ait fait allusion aux mesures d'assistance de 6 millions de dollars destinés aux provinces maritimes.

Lorsque j'ai présenté M. Migie, j'ai oublié de dire qu'il allait participer de façon très étroite aux travaux du Comité du transport des produits agricoles, créé dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire. Howard en aura sans doute quelque chose à vous dire.

**M. Howard Migie (directeur, Division de l'analyse des marchés agro-alimentaires, ministère de l'Agriculture):** Lorsque les ministres fédéral et provinciaux se sont réunis à Prince Albert au mois d'août dernier, ils se sont entendus sur un certain nombre de principes directeurs de cet examen de la politique. L'un de ces principes concerne l'aspect international de la question. Au fur et à mesure que nous réexaminons nos politiques en vue de modifications, nous tenons compte évidemment de ce que la réglementation du commerce international risque elle aussi d'être différente d'ici un an ou deux. Et nous devons essayer de réduire au maximum le risque de représailles, sur le plan commercial, de la part de nos partenaires commerciaux, sachant très bien par ailleurs que ce risque n'est nul que si vous ne faites rien qui de près ou de loin puisse avoir un rapport avec les exportations.

A cette même réunion les ministres ont demandé à leurs sous-ministres d'examiner les politiques de transport et notamment la question de l'aide au transport du fourrage et des provendes. Il n'a pas été question de la subvention «à l'est de...». La décision avait déjà été prise.

## [Texte]

There was an effort to respond to regional diversity, keeping in mind that all parts of the country wanted to be involved. Even though we were talking about the Atlantic Canada issues, the other provinces were interested in it. They did reach some agreement in terms of impacts and programs and problems in the Atlantic region.

In the case of the livestock industry, there are some reasons why we would want to have greater support and subsidization in Atlantic Canada. A higher cap on total federal and provincial spending would be allowed in Atlantic Canada. That is one way of responding to the desire to recognize regional diversity. However, keep in mind that we have national programs.

Many of those same ideas regarding offsets came up in the federal-provincial paper that was produced. We now have industry involved in this committee which the minister has just struck. The committee has the task of going through the various options that have been put on the table. Will we be able to agree on those options and what impact will they have? We have a ministers' meeting scheduled for August in Moncton. At that ministers' meeting, depending on what that committee comes up with—all the provincial governments are on the committee, as well as the federal government, people from Atlantic Canada and people from industry. Not all of the offsets are in the terms of references, but many of them are in this deputy ministers's report and will be dealt with at this meeting.

• 1000

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I appreciate the words of the gentleman who has just spoken. He is telling us that it does not mean the federal government is out of the business of assisting agriculture in Atlantic Canada and that there continues to be a recognition of the disparity in that region—or perhaps in other regions—versus the centre. I appreciate all of that. But it refers to federal-provincial cost-shared, or administered-shared, programs in the respective regions versus a fixed and continuing offset or subsidy—or whatever you want to call it—in the cost of inputs. I think the gentleman would acknowledge it is a different question in terms of the long-term viability of a particular industry.

If I understand you correctly—and I want to make sure I do—what we have heard this morning something I think we should not be surprised to hear. During the overall GATT negotiations there has been an agreement by Canada—and to be fair, by other countries—in essence

## [Traduction]

Beaucoup de ces programmes de dédommagement et de compensation ont donc été discutés. On a voulu tenir compte des diversités régionales, sachant très bien par ailleurs que toutes les régions du pays réclament leur juste part. Et bien qu'il fut question du Canada Atlantique, les autres provinces s'y intéressaient également. Finalement on a réussi à s'entendre sur l'évaluation des conséquences que cela allait avoir pour la région Atlantique, et sur les programmes auxquels il fallait songer.

Dans le domaine de l'élevage, il y a un certain nombre de raisons pour lesquelles nous aimerions que la région Atlantique bénéficie d'une mesure de subvention plus généreuse. Voilà pourquoi on relèvera le plafonnement des dépenses fédérales et provinciales destinées à cette région du Canada Atlantique. C'est une des façons de mettre en application le principe de la diversité régionale. N'oubliez cependant pas qu'il s'agit ici de programmes nationaux.

De nombreuses propositions concernant des mesures de compensation sont reprises et examinées par le document fédéral provincial, et le secteur privé participe maintenant aux travaux du comité qui vient juste d'être créé par le ministre. Le comité a pour mission d'étudier toutes les options qui ont été proposées. Serons-nous en mesure de nous entendre sur ces options et sur ce qu'on est en droit d'en attendre? Une réunion des ministres est prévue à Moncton au mois d'août. Cette réunion, selon ce que le comité proposera... Tous les gouvernements provinciaux sont représentés au comité, ainsi que le gouvernement fédéral, et les provinces de l'Atlantique, bien sûr, ainsi que le secteur privé. Toutes les mesures de compensation envisagées ne sont pas inscrites à l'ordre du jour, mais nombreuses sont celles qui figurent dans le rapport des sous-ministres et qui seront discutées à cette réunion.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je remercie le témoin pour l'information qu'il vient de nous donner. D'après lui, tout cela ne veut pas dire que le gouvernement fédéral abandonne l'idée d'assister l'agriculture dans le Canada Atlantique, et l'on continue à tenir compte de ce que cette région reste défavorisée—comme le peuvent être certaines autres—par rapport au centre du Canada. Tout cela je le comprends. Mais on nous parle ici surtout de programmes fédéraux-provinciaux à coûts partagés, co-administrés, par opposition à une subvention ou mesure de compensation fixe et permanente—je ne sais pas si les termes sont bien choisis—destinée à dédommager les producteurs du coût accru de certains facteurs de production. Pour ce qui est de la rentabilité, à long terme, de ce secteur, le témoin reconnaîtra que c'est complètement différent.

Si j'ai bien compris—je veux en être sûr—ce que nous avons entendu dire ce matin est quelque chose qui ne devrait pas nous surprendre. À savoir que pendant toutes les négociations du GATT, le Canada—et ce n'était pas le seul pays, soyons justes—s'est engagé en quelque sorte à



[Text]

not to introduce new programs, certainly perhaps, as we can now see some effort to get rid of existing ones, as part of the negotiating process. Is that a fair assessment?

**Mr. O'Connell:** I think it is reasonably fair, but I should say it is not part of the process to get rid of existing programs until and unless we see moves on the part of others that we consider relevant.

**Mr. Tobin:** But we have made our offer, the At and East and others.

**Mr. O'Connell:** I would suggest that it is a move or a decision not particularly related to GATT.

**Mr. Tobin:** It will be held up as an example, I am sure.

**The Chairman:** I think you wanted to clarify something Mr. Tobin said in the preface to his question.

**Mr. Migie:** Some of the programs we have are strictly federal-delivered, some provincial, and some cost-shared. There is nothing in these principles or in terms of the federal-provincial exercise that requires that they all be cost-shared. It is a recognition that it is important to take account of the federal programs that affect regions differently. When we are looking at the total support going to the livestock industry—

**Mr. Tobin:** I was distinguishing between domestic programs and programs for export; that is the distinction I was asking you to agree with. Do you agree?

**Mr. O'Connell:** Yes.

**Mr. Tobin:** That is what I thought.

**Mr. O'Connell:** I would add one point in relation to your observations. If the government has taken certain policy decisions during the course of these negotiations—decisions that for other reasons perhaps, but still in the broader GATT context, do result in a reduction of some subsidy level or another—we would certainly be looking at the end of the day to have those count as part of our contribution to the overall exercise.

**Mr. Angus:** I will follow along that lead. Thank you for appearing before us this morning, gentlemen. In light of what you have just said, would you not agree that it would appear illogical to take away one of our bargaining chips before we are at the table? In other words, by cancelling at this point in time—and we can get into a debate in terms of whether or not the program should be cancelled at all—when we are almost into negotiations, going up against some pretty heavy competition such as the EEC and our so-called friends to the south, it seems illogical to make the cut now as opposed to keeping it there so that it is an item we can use at the table for trade-off purposes.

[Translation]

ne pas appliquer de nouveaux programmes, et nous voyons même que l'on essaie maintenant de se débarrasser des anciens, cela faisant toujours et encore partie de la négociation. Est-ce bien cela?

**M. O'Connell:** Oui, mais je ne pense pas que l'on puisse dire que la négociation exige de nous que nous nous débarrassions de nos programmes en place, tant et à moins que nos partenaires en fassent autant là où nous estimons que c'est justifié.

**M. Tobin:** Mais nous avons déjà fait nos propositions, notamment pour ce qui est de la subvention «à l'est de», entre autres.

**M. O'Connell:** A mon avis cela n'a rien à faire avec le GATT.

**M. Tobin:** Mais je suis sûr que cela servira d'exemple.

**Le président:** Si je ne me trompe, vous vouliez également apporter quelques éléments de clarification à propos de ce que M. Tobin a dit en préambule à sa question.

**M. Migie:** Certains de nos programmes sont des programmes strictement fédéraux, certains sont des programmes provinciaux, et d'autres sont des programmes co-financés. Rien dans les principes, rien dans cet examen fédéral-provincial n'exige qu'ils soient tous co-financés. Il est entendu par ailleurs qu'il faut tenir compte de ce que chaque région a ses propres caractéristiques et profite différemment des programmes fédéraux. Ainsi l'ensemble des programmes de soutien à l'industrie de l'élevage. . .

**M. Tobin:** Je faisais la distinction entre les programmes à usage strictement interne, et les programmes concernant l'exportation; voilà la distinction avec laquelle je vous demandais d'être d'accord. Etes-vous d'accord?

**M. O'Connell:** Oui.

**M. Tobin:** C'est bien ce que je pensais.

**M. O'Connell:** Je voudrais encore ajouter quelque chose. Si le gouvernement, alors que les négociations suivent leur cours, prend certaines décisions de nature politique—décisions qui n'ont peut-être rien à voir avec le GATT mais qui n'en ont pas moins des conséquences au plan du GATT, et qui auraient pour effet de réduire certaines subventions—nous ne manquerons pas, à la fin de la négociation, de demander que cela soit bien mis à notre crédit.

**M. Angus:** Je vais continuer dans cette veine. Merci d'être venus à cette réunion, messieurs. D'après ce que vous nous dites, il semblerait illogique d'avoir abattu nos meilleures cartes avant même que la négociation commence? En décidant à ce moment précis de supprimer cette subvention—nous pourrions par ailleurs discuter du bien-fondé de cette décision, c'est autre chose—alors que nous arrivons à l'étape finale des négociations, et que nous allons avoir à faire face à une concurrence très serrée de la part de la CEE et de nos soi-disant amis au sud de la frontière, ne commettons-nous pas une erreur, et n'aurait-il pas été préférable de conserver cela comme élément de négociation?

[Texte]

**Mr. O'Connell:** I could not disagree with the overall observation, but I guess I would also have to say that for a variety of reasons governments take actions that are not always done in light of the outside world. I think we are looking at things that have been taken here in more of a domestic context. As I mentioned at the end of the day, yes, we would be seeking to have a count where we can attribute some of those as a contribution to the GATT process and the negotiations, but they are done for reasons other than the international trade centre.

• 1005

**Mr. Angus:** But there is no guarantee those will be counted in our favour. We have seen other situations in other trading arrangements where we gave away more than we had to.

**Mr. O'Connell:** My only comment is that there are no guarantees on any of this, but that certainly does not stop us from making that part of the negotiations and that is certainly the intention.

**Mr. Angus:** I want to leave the whole GATT question and focus on the subsidy itself. Just for perception purposes—it is an Atlantic Canada program, but it has much broader impact. It has impact on the port of Thunder Bay. It has impact on the Great Lakes shipping fleet.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** It goes all the way back to Regina.

**Mr. Angus:** It has benefits on the Prairies. As a result of the government decision—and I realize from comments earlier that you were not the drafters or promoters of the legislation—have you done an economic analysis to indicate what the shifts will be in terms of movement of grains and flour? What the gains and losses will be in terms of communities? Even in terms of our ability to export these commodities—have you done that kind of analysis? If you have, will you share your results with us?

**Mr. O'Connell:** No, we have not done the exact type of analysis you mentioned. However, I would go back to my opening comment which is that it has to be viewed in the larger trade context—at least from the way we look at things.

I am not sure I would agree with your observation with respect to Thunder Bay. Let me put it this way—how we fare internationally in the grains and oilseeds trade and in the products thereof obviously has to be looked at in the context of conditions in the international market. There are two sides to that. One is the actual terms of trade—reference has already been made to the subsidy elements causing us problems. The other is simply the market demand and where it is coming from.

[Traduction]

**M. O'Connell:** De façon générale je suis d'accord avec votre observation, mais il faut également tenir compte de ce que les gouvernements, pour diverses raisons, sont amenés à prendre des décisions qui n'ont pas toujours été pesées en fonction de ce qui se passe à l'extérieur du pays. Il s'agit ici de décisions qui répondent plutôt à des impératifs de politique intérieure. Mais comme je l'ai dit, au bout du compte nous demanderons que cela soit mis à notre crédit, pour contribution aux négociations du GATT, même si la décision a été prise pour des raisons autres que de commerce international.

**M. Angus:** Mais rien ne garantit que cela soit inscrit à notre actif. Il nous est déjà arrivé, lors de négociations commerciales semblables, de faire plus de concessions qu'il n'aurait été nécessaire.

**M. O'Connell:** Evidemment rien n'est jamais garanti, mais cela ne nous empêche certainement pas d'en faire état à la table de négociations, et nous en avons la ferme intention.

**M. Angus:** Je voudrais maintenant laisser de côté la question du GATT, et revenir aux problèmes de la subvention elle-même. Evidemment c'était un programme destiné aux provinces de l'Atlantique, mais dont les conséquences étaient beaucoup plus larges. Je pense notamment au port de Thunder Bay, et à la flotte de commerce des Grands Lacs.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Les conséquences s'en font sentir jusqu'à Regina.

**M. Angus:** Oui, cela a profité aux Prairies. D'après ce que vous nous avez dit tout à l'heure, vous n'avez pas participé à la rédaction de ce projet de loi, et ça n'est pas vous qui en avez fait la proposition, mais j'aimerais savoir si vous avez fait des recherches permettant de prévoir ce qu'il en résultera sur le plan du transport des céréales et de la farine? C'est-à-dire quelles en seront les conséquences, en plus ou en moins, pour les différentes localités concernées? Et sur le plan de l'exportation de ces produits... avez-vous également fait l'analyse économique correspondante? Si oui, pourriez-vous nous en donner les résultats?

**M. O'Connell:** Non, nous n'avons pas fait ce calcul. Mais, je reviens à ce que j'ai déjà dit, tout cela doit être considéré par rapport à l'ensemble du commerce de ces denrées... du moins de notre point de vue.

Je ne sais pas si je suis d'accord avec ce que vous dites à propos de Thunder Bay. Si nous abordons la question de nos exportations de céréales et d'oléagineux, il faut de toute évidence tenir compte de la situation du marché mondial. Cela veut dire deux choses. Il y a d'une part ce qu'on appelle les termes de l'échange, et à ce propos on a déjà évoqué le fait que nos subventions sont une source de problèmes. L'autre élément c'est le marché, c'est-à-dire l'importance de la demande et la situation du demandeur.



[Text]

Let us talk about some of the particular elements. While flour trade has continued over the years there is no doubt that it has either flattened or declined. In Canada's case we have seen our flour exports diminish, particularly over the past decade.

We have also seen a shift in the total grains and oilseeds export picture. There is a shift occurring in the flow of movement, and I think this has to be borne in mind when you talk about the Atlantic ports or the west coast. For a long time the balance was in favour of eastward movement. In the past five years or so that movement has equalized and now the shift tends to favour the west. That is a reflection of the markets we are servicing these days more than anything else.

There are related aspects, which I do not think it will be any surprise to this committee. We always have to contend with our beautiful climate, and of course the west coast ports are open all year round. That may be part of the reason our customers—

**Mr. Tobin:** So are the east coast ports.

**Mr. O'Connell:** The east coast ports too, but there is a short period when it gets frozen up. Our customers are in many ways the arbiters of where the movement eventually comes from.

• 1010

**Mr. Angus:** I do not want to get into this, because that is another subject-matter this committee is dealing with, but we were told by the new president of the seaway authority that it is now a 70:30 ratio, 70% going west and 30% going through the seaway, for grain. Partly that is because of the fact that the existing rail subsidy is only for rail. It does not include marine mode and does not ensure that it really is market-driven. The Wheat Board has a mandate to get the highest price at the lowest cost, and we do not disagree with that. But when you have some intervention in the way it is done it is skewed towards the west coast, which means there is more aggressive marketing for western markets, in my perception, because that is where you get the better bang for the farmer.

I want to come back to economic analysis. You said you did not do a thorough one. You did say at the outset, in responding to Mr. Tobin's questions, that you basically confirm the kinds of analysis that were done by other witnesses: the job losses, for example, in Halifax, Dartmouth, 220 jobs for flour and 263 for grain. Are those the kinds of figures you are confirming for the job losses?

[Translation]

Penchons-nous sur certains de ces éléments. Alors que le commerce de la farine s'est maintenu pendant plusieurs années, il ne fait aucun doute qu'il est maintenant étale ou même en voie de régression. Dans le cas du Canada nous avons constaté un recul de nos exportations de farine, surtout depuis dix ans.

On constate également une évolution dans le domaine de l'exportation des céréales et des oléagineux. On assiste à un déplacement des flux, et il faut en tenir compte lorsqu'on aborde cette question des ports, de l'Atlantique par rapport au Pacifique. Pendant longtemps le transport s'est fait surtout vers l'est. Pendant les cinq dernières années il y a eu une répartition à peu près équilibrée entre l'est et l'ouest, et maintenant le mouvement se fait plutôt vers l'ouest. Mais cela est une des conséquences de ce que les marchés que nous desservons se sont déplacés, c'est surtout ça qui a joué.

Il y a maintenant d'autres éléments qui jouent également, et je ne pense pas que cela surprenne le comité. Il y a évidemment la question du climat, et bien sûr le fait que les ports de la côte ouest soient libres toute l'année. Cela peut en partie expliquer le fait que nos clients. . .

**M. Tobin:** Mais les ports de l'est également.

**M. O'Connell:** Oui, mais il y a une période assez courte pendant laquelle ils sont pris par les glaces. D'une certaine manière ce sont nos clients qui décident de la façon dont le transport va se faire.

**M. Angus:** Je ne veux pas m'attarder là-dessus, car c'est une autre question que le comité devra étudier par ailleurs, mais j'aimerais tout de même faire remarquer que le nouveau président responsable de la voie maritime nous dit que la répartition est à peu près de 70 p. 100 à 30 p. 100, c'est-à-dire que 70 p. 100 des céréales sont destinés à l'ouest, alors que 30 p. 100 passent par la voie maritime. Mais cela en partie est dû au fait que la subvention concernait le transport par voie ferrée. Le transport maritime n'est pas concerné, et la subvention fonctionne en dehors de toute considération marchande. Pourtant la Commission canadienne du blé a pour mission d'obtenir le meilleur prix, pour des coûts aussi bas que possible, et nous sommes d'accord sur le principe. De façon générale, toute mesure interventionniste a tendance à favoriser la côte ouest, l'effort de commercialisation est plus agressif à l'ouest, à mon avis, car c'est de ce côté-là que la marge est la meilleure pour l'agriculteur.

J'aimerais tout de même revenir à la question de l'analyse économique. Vous disiez ne pas en avoir fait. Au départ, en réponse à la question de M. Tobin, vous dites être d'accord avec les calculs qui ont pu être faits par ailleurs: cela veut dire pour Halifax, Dartmouth, une perte de 220 emplois pour la farine et 263 au titre des céréales. Êtes-vous prêt à confirmer ces chiffres pour ce qui est des pertes d'emploi?

[Texte]

**Mr. O'Connell:** No, I would not go so far as that. I would put it this way. If the reduction in volume results in that sort of impact I do not think I would be prepared to argue with it. What I was confirming, of course, is that clearly in the intervening period one can examine the actual flow and see what has happened. As we understand it, some of the commercial decisions attached to that seem to be in the process of being made. We are not sure, or at least I am not sure, whether all that has come into play yet. There has been some indication, for example, for the elevator in Saint John, and clearly the volume is down also in Halifax.

However, I think I should emphasize again what my colleague has touched upon and what I think is relevant to this subject area, that as part of a major exercise of agricultural policy review there is a heavy transportation component. This is part of it. It includes a search, if you like, for a system that at the end of the day we hope is going to be efficient, competitive, and, as the language has described it, more market-oriented.

**Mr. Migie:** I want to address the question of the economic studies you were referring to. We have not done studies in the department, either earlier or very recently, that focused on At and East per se. You probably have this study the Canadian Transport Commission did in June 1984. They did two that year, but one is an economic impact study that holds up pretty well in describing what you can expect will happen if the subsidy is removed, both the pros and the cons. They do touch on trying to estimate job impacts, which I know may not be up to date, and the effects on the ports and on the companies. In economic impact, this study does seem to hold up well. I am not looking at it as somebody who was involved in it at the time but in terms of what they thought would happen, what the subsidy did and did not do, what its strengths and weaknesses are, and what the effects of its removal, in effect, are.

**The Chairman:** That is the CTC study of 1984?

**Mr. Migie:** There were two that year. It was the June 1984—

**The Chairman:** I remember that. But Mr. Migie, in answering Mr. Angus... I understand about that study. That is a good reference and we have that in the records. However, do I understand from your answer that there was never any economic study within your Department of Transport on the offsets in terms of the 1985 proposal, which I can review very quickly here for you, that you did not assess it to see if they were reasonable or unreasonable? Are they now, or some of them, in this joint study that you have told us about for the first time this morning, involving agriculture and transport? When I say the offsets of the 1985 submission of the Atlantic Provinces Transportation Commission, are you aware of

[Traduction]

**M. O'Connell:** Non, je n'irai pas jusque là. Je ne pense pas pouvoir discuter des conséquences possibles de la baisse des quantités transportées. Ce que je voulais dire, bien sûr, c'est que l'on peut de toute évidence procéder à un relevé des chiffres dans la période intermédiaire, et faire la comparaison. D'après ce que nous savons, certaines des décisions sur le plan commercial sont à la veille d'être prises. Mais nous ne savons pas, du moins en ce qui me concerne, si la situation actuelle est déjà le fait de toutes ces décisions. On a déjà par exemple quelques indications concernant le silo à grains de Saint John, et de toute évidence les quantités transbordées à Halifax sont également moins importantes.

Et je tiens à rappeler ce que mon collègue a rapidement évoqué, qui me paraît essentiel, à savoir que l'examen de la politique agricole tiendra largement compte de la composante transport. Elle en fait partie intégrante. Cela signifie, si vous voulez, la volonté de déboucher sur un système qui au total sera efficace, compétitif, et selon l'expression, adapté au marché.

**M. Migie:** J'aimerais revenir à cette question des recherches économiques dont vous nous parliez. Nous n'avons fait aucune étude au ministère, ni par le passé, ni plus récemment, centrée sur cette question de la subvention "à l'est de". Vous avez certainement l'étude de la Commission canadienne des transports du mois de juin 1984. Cette année là deux études ont été faites, l'une étant une étude d'impact économique qui donne une assez bonne description de ce à quoi l'on peut s'attendre si la subvention est supprimée, avec une énumération du pour et du contre. Il y a aussi un calcul estimatif des pertes d'emploi possibles, calcul qui n'est peut-être à jour, et de ce que cela va signifier pour les ports et les diverses sociétés concernées. Du point de vue économique l'étude me paraît tenir le coup. Je ne dis pas cela parce que j'y ai participé, à l'époque, mais je considère simplement les résultats de cette étude du point de vue de ce qui est prévisible, du point de vue des effets de cette subvention, de ses avantages et de ses inconvénients, et des conséquences de sa suppression.

**Le président:** Vous me parlez de l'étude de la Commission canadienne des transports de 1984?

**M. Migie:** Il y en a eu deux cette année là. Il s'agissait de celle de juin 1984...

**Le président:** Je m'en souviens. Vous répondiez donc à M. Angus, monsieur Migie... Et vous nous parlez de cette étude. C'est certainement une bonne référence, nous l'avons dans nos dossiers. Cependant, d'après ce que vous nous dites, dois-je comprendre que l'on n'a jamais étudié, ni à votre ministère, ni aux Transports, les mesures de compensation contenues dans la proposition de 1985, que je peux vous lire très rapidement si vous le désirez, et que vous ne vous êtes jamais demandé si ces mesures étaient raisonnables ou non? Et dans cette étude conjointe de l'Agriculture et des Transports, dont vous nous parlez pour la première fois ce matin, en est-il question? Lorsque je parle des mesures de compensation présentées



[Text]

what I am talking about? If not, I will read them to you. I am a little disturbed if you are telling us that there has never even been an assessment of those assets.

[Translation]

en 1985 par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, savez-vous de quoi je parle? Sinon je peux vous les lire. Je suis tout de même un petit peu gêné de constater que ces mesures n'ont jamais fait l'objet d'une évaluation.

• 1015

**Mr. Migie:** I was referring to the At and East and the questions that related to impact on that part, and only on that part of it.

**The Chairman:** Yes, I understand that. But let me ask you the direct question then: has there been some type of assessment of the offsets of the Atlantic Provinces Transportation Commission, presented to Minister Mazankowski in 1985, that involved (1) unit trains, (2) water transport of grain, (3) Plan C pricing, (4) elimination of countervail duty on U.S. corn to Atlantic provinces, (5) facilities to receive water-boring grain at Saint John, (6) promoting continued use of maritime ports for export flour, and (7) permits of land and importation of feed grains from foreign countries? Have any of those been assessed?

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, just for purposes of clarity, most of those offsets in the list you just referred to go back to 1985 in a proposition by the Atlantic Provinces Transportation Commission. Some—for example, corn—came in later as the countervail became applicable, but that is the basic thrust of the position taken by the—

**The Chairman:** I have a copy of the letter from Mazankowski; it is not their gosh-darn brief, it is their letter, and it sets out those items.

Okay—1985, 1989. Has there been any assessment on them?

**Mr. O'Connell:** Mr. Chairman, perhaps I may respond to some of those. I think some of the elements of that package are such that perhaps no action of the sort that was desired has been taken, but I think consideration has been given to them. I could maybe refer to one or two, and we could touch on some of the others as well.

For example, in the case of the interest in freeing up imports—and I guess I tend to zero in on the ones I am the most familiar with—I guess I should simply mention that while it may not be a commodity that is particularly of interest to Atlantic Canada, as a result of the Canada-U.S. Free Trade Agreement, import permits are no longer required on oats. That is the result of calculations that are to be carried out annually under the agreement with respect to the subsidy levels on each side of the border.

If the calculations possibly even this year—we do not know that yet, we are in the process of doing them—or some future year say, for example, that subsidy levels in

**M. Migie:** Je parlais surtout de la subvention «à l'est de», et des questions correspondantes, et uniquement de cela.

**Le président:** Oui, je vous comprend. Mais je vais vous poser la question directement: A-t-on évalué les mesures de compensations proposées en 1985 à M. Mazankowski, le ministre, par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique? Ces mesures incluait: (1) l'utilisation de trains—blocs, (2) le transport par voie d'eau des céréales, (3) la fixation des prix prévue au plan (C), (4) la suppression des droits compensatoires appliqués au maïs américain dans les provinces de l'Atlantique, (5) l'aménagement d'installations prévues pour recevoir le grain acheminé par voie d'eau à Saint John, (6) une campagne de promotion afin que l'expédition de la farine d'exportation continue de se faire par les ports des provinces maritimes et (7) l'octroi de permis pour l'importation de grains de provenance de pays étrangers. Est-ce que ces mesures ont été examinées?

**M. Tobin:** Monsieur le président, la plupart de ces mesures de la liste que vous avez lue datent de 1985, et ont été proposées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Certaines d'entre elles—concernant par exemple le maïs—ont été proposées plus tard, lorsque les droits compensatoires ont été appliqués, mais pour l'essentiel il s'agit déjà de la position de. . .

**Le président:** J'ai la copie de la lettre de M. Mazankowski; ce n'est pas leur fichu mémoire que je cite, c'est leur lettre.

Parfait—1985, 1989. Est-ce qu'on en a fait une étude?

**M. O'Connell:** Monsieur le président, peut-être puis-je répondre. Certaines des mesures demandées sont telles qu'aucune mesure n'a été prise, mais je pense qu'on y a réfléchi. Je vais prendre un ou deux exemples, et si vous le désirez nous pourrions également discuter des autres.

Parlons par exemple de la libération des importations—je vais évidemment vous parler de ce que je connais le mieux—je pense qu'il suffit de faire remarquer, et cela même si cette marchandise n'est pas d'un intérêt très particulier pour le Canada atlantique, que grâce à l'accord de libre-échange canado-américain, l'avoine peut être importée sans permis. C'est ce à quoi nous sommes parvenus, suite aux calculs qui doivent être faits tous les ans conformément à l'accord, et portant sur les montants des subventions de part et d'autre de la frontière.

Et si l'on constatait, même cette année—nous attendons les résultats des calculs en question—que pour le blé et l'orge, les subventions canadiennes et américaines

[Texte]

the United States and Canada are equal with respect to wheat or barley, the import restrictions on those commodities would also be removed. Having said that, I should, however, flag that—

**Mr. Angus:** Including quality.

**Mr. O'Connell:** No, not including quality. There would be straight and practical measures on our side of the border to look after the quality element. However, having said that, I think I should flag that it is in another aspect a rather contentious area.

• 1020

I do not think it will be a surprise to the committee that we are talking essentially about allowing imports in of our highly subsidizing competitors because there are two sources that probably are practically at issue here. One is the United States and the other is the European Community, and we are arguing internationally about what they are doing on the export market.

I think from the grain producers' point of view it would seem highly anomalous, to say the least, to have this sort of stuff coming in while at the same time we are trying to get rid of those very subsidies. That is an element to keep in mind.

The corn countervail has been touched upon in your previous discussions, and certainly it has been looked at within the past month or so by the Canadian International Trade Tribunal. They are currently, we understand, looking at the very issue raised by the Atlantic interests of what the very issue raised by the Atlantic interests of whether there could be exemption from the corn countervail. We understand they are going to report on that perhaps by the middle of this month, but we are unaware of what the content of their findings is going to be. They are looking at the specific representations raised, Mr. Chairman.

**Mr. Schneider (Regina—Wascana):** I want to go over a couple of things because I found we may be talking apples and oranges, or someone is talking apples and someone is interpreting it to be oranges. I am just not too sure, so I want to get it clarified.

Did you openly and freely make the commitment with respect to At and East specifically because of GATT negotiations, or did you just simply say that it may be one of the pre-measures?

**Mr. O'Connell:** Mr. Chairman, I made no such commitment, not even on a maybe basis.

**Mr. Schneider:** He agreed with you. That is what I heard earlier.

**Mr. O'Connell:** No. That is not my recollection, but let me be quite specific. I said it was a decision that was

[Traduction]

sont les mêmes, les barrières à l'importation seraient là aussi levées. Cela dit, je tiens à vous faire remarquer. . .

**M. Angus:** Y compris toute réglementation de la qualité?

**M. O'Connell:** Non, le Canada prendrait alors des mesures concrètes pour s'assurer que les qualités sont bien comparables. Cela dit, je tiens à vous faire remarquer que c'est encore un autre aspect d'un domaine très controversé.

Ça ne vous surprendra pas, mais il s'agit essentiellement d'autoriser des importations fortement subventionnées chez nos concurrents, car il y a deux sources d'importation qui font problème: les États-Unis et la Communauté européenne. Nous protestons sur la scène internationale contre les conséquences que cela pourrait avoir sur les marchés d'exportation. Du point de vue des producteurs de céréales, il semble tout à fait anormal d'autoriser ces importations et du même coup essayer d'éliminer ces mêmes subventions.

Je crois que du point de vue des producteurs de grains, il serait vraiment anormal, et c'est le moins qu'on puisse dire, que ces produits soient autorisés à être importés au Canada alors que nous essayons justement de nous débarrasser de ces subventions. Il ne faut pas l'oublier.

Les mesures de compensation pour le maïs ont été abordées au cours des discussions précédentes. Le Tribunal canadien du commerce extérieur s'est d'ailleurs récemment penché sur cette question. Le Tribunal étudie actuellement la question soulevée par les groupes de l'Atlantique pour déterminer s'il est possible d'avoir une exemption au chapitre des mesures de compensation pour le maïs. Le Tribunal devrait remettre son rapport au milieu du mois, mais, pour l'instant, nous n'avons aucune idée de la teneur de ce rapport. Le Tribunal prend connaissance des points de vue qui lui ont été présentés.

**M. Schneider (Regina—Wascana):** Je veux revenir sur certains points soulevés, parce que je pense que nous mélangeons torchons et serviettes ici, ou quelqu'un parle de torchons alors qu'un autre pense à des serviettes. Je veux obtenir des précisions.

Avez-vous librement pris l'engagement d'éliminer le programme de subventions «à l'est de» à cause des négociations du GATT? Ou vous êtes-vous simplement dit qu'il pouvait s'agir de l'une des mesures préliminaires?

**M. O'Connell:** Je n'ai pris aucun engagement de la sorte, même de façon hypothétique.

**M. Schneider:** Il était d'accord avec vous. C'est ce qu'on m'a dit plus tôt.

**M. O'Connell:** Non. Je ne me souviens pas de cela, mais permettez-moi d'apporter des précisions. Cette



[Text]

taken, at least in my estimation, as part of a budgetary process.

What I did say in relation to the GATT is that if we are now looking at some action by government subsequent to the At and East decision and which would be of a subsidy nature, and which would relate to exports—perhaps I may not have described it in those words, but certainly this was the intent of my comment—then I think we would have to keep in mind how that would appear in the GATT context at the present, in terms of the immediate round of negotiations that is at play, and that is in the light of Canada's and other countries' commitment not to do anything that would aggravate the existing situation, a commitment, in other words, not to introduce new subsidies at this time.

Ultimately, of course, in terms of what we hope for is going to be the final result, if that final result, for example, were that countries agreed to put a cap, say, on their subsidization, on those programs that are negotiated and agreed upon to be phased out over time, then I think we would have to look at something of this sort and see how it would fit in.

**Mr. Schneider:** As we would have to look at any component of subsidizing agriculture.

**Mr. O'Connell:** Yes.

**Mr. Schneider:** The reason I asked you that is because I thought I sensed you agreeing with Mr. Tobin's conclusion that At and East was before us because of GATT negotiations.

**Mr. O'Connell:** Would be which? Sorry.

**Mr. Schneider:** That At and East was before us because of GATT negotiations.

**Mr. O'Connell:** No.

**Mr. Schneider:** That it was a preliminary indication. You say no to that. Okay.

• 1025

With respect to the viability of the At and East proposal, Mr. Angus made some reference earlier today about the majority of grain travelling west as opposed to east. I guess we should not really get into that.

**Mr. Benjamin:** Not from your riding. Yours goes east.

**Mr. Schneider:** No, it goes west. Whatever. I hope 50% goes either direction personally, so long as we can grow enough to ship.

Is the decline in At and East activity because of the infrastructure, or do you think it is market-driven in that

[Translation]

décision a été prise, du moins je le pense, dans le cadre de la préparation du budget.

Au sujet du GATT, j'ai dit que si nous étudions certaines mesures prises par le gouvernement après l'élimination du programme de subventions, mesures comportant des subventions et touchant les exportations, il faudrait tenir compte des négociations du GATT. Lors de ces négociations, le Canada et d'autres pays se sont engagés à ne rien faire pour aggraver la situation actuelle, en d'autres termes, à ne pas adopter d'autres subventions pour l'instant. Je me suis peut-être pas exprimé en ces termes, mais voilà ce que je voulais dire.

Si, par exemple, les pays s'entendent pour fixer un plafond au subventionnement des programmes qui seront éliminés, nous devrions alors étudier cela pour voir ce que cela donnerait.

**M. Schneider:** Nous devrions également étudier tout subventionnement de l'agriculture.

**M. O'Connell:** Oui.

**M. Schneider:** Je vous pose cette question, parce que je pensais que vous étiez d'accord avec la conclusion de M. Tobin qui prétend que nous étudions le programme de subventions «à l'est de» à cause des négociations du GATT.

**M. O'Connell:** Vous dites? Excusez-moi.

**M. Schneider:** Que nous étudions le programme de subventions «à l'est de» à cause des négociations du GATT.

**M. O'Connell:** Non.

**M. Schneider:** Qu'il s'agit d'un signe précurseur. Vous dites que ce n'est pas le cas. Très bien.

En ce qui concerne la viabilité de la proposition du programme de subventions «à l'est de», M. Angus a dit tout à l'heure que la majorité des céréales était expédiée vers la côte ouest, par opposition à la côte est. Nous ne devrions sans doute pas aborder ce sujet-là.

**M. Benjamin:** Pas dans votre circonscription; les céréales sont expédiées vers la côte est.

**M. Schneider:** Non, vers la côte ouest. Peu importe. Personnellement, j'espère que l'on en expédie 50 p. 100 à l'ouest et 50 p. 100 à l'est, dans la mesure où nous pouvons cultiver suffisamment de céréales pour les transporter quelque part.

La diminution des activités du programme de subventions «à l'est de» est-elle attribuable à

[Texte]

the Orient seems to be a greater market than Europe for Canadian grains?

**Mr. O'Connell:** I would say yes to your latter observation.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** To put it in simplistic terms, from what I understand the removal of the At and East subsidy was a decision taken in the Department of Transport for budgetary reasons.

**Mr. O'Connell:** You are putting me on the spot. Again, I would simply reiterate that it was part of the budgetary process. I and all of the rest of us I guess are not privy to the budget before the budget is made known. So I think I could not comment on it beyond that.

**Mr. Atkinson:** Okay. In your GATT negotiations, was this a subsidy on the list that you were going to discuss? Was it discussed? Did the other governments ask you to consider this?

**Mr. O'Connell:** No, Mr. Chairman, that is not the case.

**Mr. Atkinson:** It was not there?

**Mr. O'Connell:** No.

**Mr. Atkinson:** My understanding originally was that the At and East was there in order for the Atlantic ports to compete against the American ports. That was the underlying rationale for the At and East. There is a question too, yes. Okay, the original intent was for the American ports. Is that correct?

**Mr. O'Connell:** That certainly is the historical view of it, although I guess I would add perhaps one observation to that, which is that I think originally—I certainly was not around nor were most of us—it also related to the railways. It was not, in my view, just a question of the ports. It was a question of keeping the movement going on Canadian rail as opposed to American rail, as has been explained ad nauseam, I am sure, on the committee. The historical reference went to At and East of Buffalo, and that was a reference to the rail rates that seemed to be much nicer at the time on the American rail lines in moving to eastern ports. The effect was of course—and it has become associated over time with both the ports and the railway—that they have both, if you like, benefited from the program.

**Mr. Atkinson:** You say the ports. Are you saying the Atlantic ports as opposed to the St. Lawrence ports?

**Mr. O'Connell:** I equate it with south of the border, not so much in our own domestic context. In other words, American rail, possibly American ports.

**Mr. Atkinson:** But what we have heard is that the St. Lawrence ports are going to be better off now as a result

[Traduction]

l'infrastructure ou est-ce fonction du marché, c'est-à-dire que l'Orient semble être un plus grand marché que l'Europe pour les céréales canadiennes?

**M. O'Connell:** Je répondrais par l'affirmative à votre dernière observation.

**M. Atkinson (St. Catharines):** En termes simples, la décision d'éliminer le programme de subventions «à l'est de» a été prise au ministère des Transports pour des raisons budgétaires.

**M. O'Connell:** Vous me placez dans une situation difficile. Je vais répéter que cette décision a été prise dans le cadre de la préparation du budget. Tout comme vous, je n'ai pas accès au budget avant son dépôt. Je ne peux donc pas vous fournir plus d'explications.

**M. Atkinson:** Bien. Lors des négociations du GATT, s'agissait-il d'une subvention faisant partie de la liste des points de discussion? En avez-vous discuté? Les autres gouvernements vous ont-ils demandé d'étudier ce programme?

**M. O'Connell:** Non, monsieur le président, tel n'est pas le cas.

**M. Atkinson:** Ce programme n'était pas sur la liste des points à discuter?

**M. O'Connell:** Non.

**M. Atkinson:** Je pensais que le programme de subventions «à l'est de» avait été créé afin de permettre aux ports de l'Atlantique de faire concurrence aux ports américains. Voilà pourquoi ce programme a été créé. Ce programme a également été créé en ayant à l'esprit les ports américains. Est-ce exact?

**M. O'Connell:** C'est exact. Cependant, lors de la création du programme, on a également tenu compte des chemins de fer. Selon moi, le programme n'a pas été uniquement créé pour les ports. Le programme voulait faire que le transport des céréales se fassent par les chemins de fer canadiens et non américains, comme on vous l'a sans aucun doute expliqué à maintes reprises. Historiquement, il s'agissait d'un programme de subventions à Buffalo et à l'est de Buffalo. Les tarifs de transport par rail semblaient à l'époque moins élevés qu'aux États-Unis pour acheminer les céréales dans les ports de l'est. Au fil des ans, ce programme visait à aider tant les ports que les chemins de fer; tous deux ont profité des retombées.

**M. Atkinson:** Vous parlez des ports, parlez-vous des ports de l'Atlantique par opposition aux ports du St. Laurent?

**M. O'Connell:** Pour moi, c'est la même chose qu'au sud de la frontière; cela n'aura pas beaucoup d'incidence ici au Canada. En d'autres termes, je pense surtout aux chemins de fer américains, et peut-être aux ports américains.

**M. Atkinson:** Nous nous sommes laissé dire que les ports du St. Laurent seront maintenant dans une



[Text]

of this as opposed to the Atlantic ports. This is another factor that has come into play, I assume as a result of the subsidy being in effect. You described the railways and the American ports as opposed to the railways and the Canadian ports, but what has happened is the St. Lawrence ports and the Atlantic ports entered into the equation as well.

**Mr. O'Connell:** Yes, undoubtedly. I do not think there would be any argument that with the removal of At and East it is more attractive to move by water where at all possible.

• 1030

But again, I do not think that is peculiar to these developments; it would be at play all the time. I think the water movement in the St. Lawrence ports has that edge most of the time. To put it another way, if we look back historically for the duration of the At and East, we have not witnessed a tremendous expansion or any expansion say of the eastern ports facilities. The emphasis has been down along the St. Lawrence.

**Mr. Atkinson:** So what has happened now is that the American railways and the Canadian railways, the American ports and the Canadian ports are considered to be equal and there is no need for the subsidy, which was the original reason for it. Now the complaint is that the St. Lawrence ports will have an advantage over the Atlantic ports, which was not the original intent of the subsidy at all.

**The Chairman:** Yes, it was.

**Mr. Atkinson:** No, that is not the answer we are getting.

**The Chairman:** But look at the debate and Mr. Pickersgill's statement in the House of Commons in 1966. It is set right out.

**Mr. Atkinson:** I did not know he was a witness.

**The Chairman:** Sometimes you have to be to keep the record straight.

**Mr. Atkinson:** That is what I am trying to find out, Mr. Chairman.

**Mr. Migie:** Perhaps I could make one point. In terms of the 1960 period when the subsidy itself started, at that time it was fairly an issue of whether we used a transport system within Canada or in the United States. At some later point—and it may not have been that much later—whether the intent was there or not, the effect of the subsidy was to use certain facilities in Canada and a certain route in Canada relative to another route in Canada.

Even at the time legislation was passed later in the 1960s, that realization was starting to appear in statements that would reflect that reality; that is, that it was an issue not so much of whether we moved grain in Canada versus

[Translation]

meilleure position à la suite de l'élimination de ce programme contrairement aux ports de l'Atlantique. C'est un autre facteur qui a joué, j'imagine, à cause des subventions offertes. Vous avez parlé des chemins de fer et des ports américains par opposition aux chemins de fer et aux ports canadiens, mais ce qui s'est produit, c'est que les ports du St. Laurent et les ports de l'Atlantique faisaient également partie de ce programme.

**M. O'Connell:** Oui, sans aucun doute. Avec l'élimination du programme de subventions «à l'est de», il est plus intéressant, dans la mesure du possible, de transporter les céréales par voie maritime, personne ne le contestera.

Mais, encore une fois, cela ne s'y rattache pas particulièrement; la situation serait la même tout le temps. La plupart du temps, les ports du St-Laurent sont plus actifs. En d'autres termes, si nous retournons en arrière depuis l'entrée en vigueur des subventions «à l'est de», il n'y a pas eu de grande expansion ni même d'expansion quelconque des installations portuaires de l'est. Les choses se sont passées le long du St-Laurent.

**M. Atkinson:** Ce qui se produit maintenant, c'est donc que les chemins de fer des États-Unis et du Canada, les ports des États-Unis et ceux du Canada sont considérés comme égaux et font disparaître la nécessité des subventions puisque tel en était le motif original. On se plaint maintenant que les ports du St-Laurent seront avantagés par rapport à ceux de l'Atlantique, ce qui n'était absolument pas le but visé par les subventions.

**Le président:** Au contraire.

**M. Atkinson:** Ce n'est pourtant pas ce qu'on nous dit.

**Le président:** Voyez le débat et la déclaration faite par M. Pickersgill à la Chambre des Communes en 1966. C'est écrit noir sur blanc.

**M. Atkinson:** Je ne savais pas qu'il était un de nos témoins.

**Le président:** Il faut parfois savoir rétablir les faits.

**M. Atkinson:** C'est ce que j'essaie de faire, monsieur le président.

**M. Migie:** J'aimerais faire une observation. Au cours des années 1960, c'est-à-dire lorsque les subventions ont été établies, la question qui se posait était celle de savoir si nous allions utiliser le réseau de transport du Canada ou bien des États-Unis. Plus tard—peut-être pas beaucoup plus tard—quelles qu'aient été les intentions, les subventions ont eu pour effet d'utiliser certaines installations du Canada, de suivre un itinéraire au Canada au détriment d'un autre.

Déjà au moment où la loi a été adoptée, c'est-à-dire plus tard au cours des années 1960, on a commencé à s'en rendre compte, comme on peut le voir dans les déclarations de l'époque; en somme, la question qui se

[Texte]

the United States, but whether we used a certain route or certain facilities in Canada that have certain regional implications relative to some other unspecified route.

**Mr. Atkinson:** I think that is clear. We messed up the transportation system in Canada by putting in this subsidy to compete with the United States. Now we take it off and we have this problem of the jobs that were created in Atlantic Canada as a result.

**Mr. Benjamin:** Yes, and now you leave them in the lurch.

**Mr. Atkinson:** Because you messed around with the market in the first place.

**Mr. Benjamin:** No, they did not.

**The Chairman:** Mr. Atkinson is right on that. There is certainly a distortion anyway.

**Mr. O'Connell:** Mr. Chairman, I might ask my colleague, Mr. Hedley, to add one dimension with reference to the St. Lawrence ports further to the last question.

**Mr. Harold Hedley (Deputy Director, Cereal Grains Division, Grain Marketing Bureau, Grains and Oilseeds Branch, Department of Agriculture):** To comment further on this discussion Mr. Atkinson started, I would like to remind the committee that the At and East did apply to shipments through the St. Lawrence ports as well, and that over the last several years shipments through Montreal and Sorel and Trois-Rivières in Quebec were also benefiting from the subsidy. Granted, the major portion of shipments under the At and East were going through Saint John and Halifax.

**The Chairman:** I am going to read something for the record, Mr. Atkinson, and for everybody else and for you too. You undoubtedly know it, and it is also on the record. I am not a witness, but I am going to read the record of Mr. Pickersgill's contribution before this Transport Committee. He was Minister of Transport on October 6, 1966, when Bill C-31, which was the National Transportation Act of 1967—I was around then—was being considered with this very committee.

This is what Mr. Pickersgill said before this committee:

We have decided to keep those rates at their present level and to pay compensation for doing so. This is because we feel there is an equal obligation in this field to the obligation with respect to the Crowsnest. The purpose of this is to ensure that we will have rates which will provide some inducement incentive to shippers to use the facilities of the Atlantic ports.

It started out in competition, as Mr. Atkinson says, with Canadian ports, the Canadian rail and American rail. But in the National Transportation Act, in the debates and certainly before this committee, that was another reason to have the At and East, admittedly with

[Traduction]

posait n'était pas tellement de transporter le grain au Canada plutôt qu'aux États-Unis, mais d'utiliser un certain itinéraire ou certaines installations au Canada privilégiant ainsi certaines régions au détriment d'un autre itinéraire non précisé.

**M. Atkinson:** Cela me semble évident. Nous avons perturbé le réseau de transport au Canada en créant ces subventions pour faire face à la concurrence des États-Unis. Aujourd'hui, nous les retirons et nous sommes aux prises avec le problème des emplois créés dans le Canada Atlantique à cette époque-là.

**M. Benjamin:** Oui, et maintenant vous abandonnez ces gens-là.

**M. Atkinson:** C'est qu'ils ont perturbé le marché à l'origine.

**M. Benjamin:** Pas du tout.

**Le président:** M. Atkinson a raison. De toute manière, il y a certainement des distorsions.

**M. O'Connell:** Monsieur le président, j'aimerais demander à mon collègue, M. Hedley, d'ajouter une nouvelle dimension en ce qui concerne les ports du St-Laurent en réponse à la dernière question.

**M. Harold Hedley (directeur adjoint, division des céréales, direction de la commercialisation des grains, direction générale des céréales et des oléagineux, ministère de l'Agriculture):** Pour alimenter la discussion que M. Atkinson a commencée, j'aimerais rappeler au comité que les subventions «à l'est de» s'appliquaient aussi aux ports du St-Laurent et que, depuis plusieurs années, les marchandises passées par Montréal, Sorel et Trois-Rivières au Québec, ont aussi profité de ces subventions. Il est vrai, cependant, que la plupart des marchandises bénéficiant des subventions «à l'est de» ont transité par Saint John et Halifax.

**Le président:** Monsieur Atkinson, je vais verser un document au dossier pour tout le monde et aussi à votre intention. Vous êtes sans doute au courant et c'est déjà officiel. Je ne suis pas témoin, mais je vais lire ce que M. Pickersgill a dit devant les membres de notre Comité des transports. Il était ministre des Transports le 6 octobre 1966 au moment où le projet de loi C-31, c'est-à-dire la Loi de 1967 sur les transports nationaux—j'étais présent à ce moment-là—était à l'étude devant notre comité.

Voici ce que M. Pickersgill a dit à ce comité.

Nous avons décidé de maintenir ces tarifs à leur niveau actuel et de verser une compensation à cet effet. C'est que, selon nous, nous avons dans ce domaine une obligation égale à celle qui est la nôtre en vertu du nid-du-Corbeau. Nous voulons par là faire en sorte que les tarifs encouragent les expéditeurs à utiliser les installations des ports de l'Atlantique.

Cela a commencé, comme l'a dit M. Atkinson, par la concurrence relative aux ports canadiens, aux chemins de fer canadiens et aux chemins de fer américains. Mais, dans la Loi sur les transports nationaux, dans les débats et, à coup sûr, devant notre propre comité, ce fut une autre



[Text]

distortions. We realized, and we realize now, and the Minister of Finance in his budget said that there no longer was the need for distortion between American railways and Canadian railways, but he did not mention that other element of it, which has caused some distress, as far as I am concerned anyway, and certainly some distress in Atlantic Canada. Mr. Pickersgill was the minister from Newfoundland and he was very clear on the two-pronged reason as to why we had At and East with all its distortions.

• 1035

I must say, colleagues, we are not going to get our work plan completed today. We got bumped because of the GST in the Railway Committee Room. We are back in that room hopefully for the work plan on Tuesday at 9.30 a.m. I just want to mention that because we are not going to be able to complete it this morning.

**Mr. Robichaud:** I see, Mr. Chairman, you have not lost your old habit where you give me the floor and take it right back from me.

**The Chairman:** We miss you. We miss your complaints. We will make you feel right at home.

**Mr. Robichaud:** *Merci, monsieur le président.* The viability of the grain elevators in Saint John and Halifax depends mainly on the At and East program. Some of the poultry and livestock producers depend on the elevators. Just a few minutes ago Mr. Migie was saying that only now are they looking at certain offset programs for the domestic producers. If I were a livestock or a poultry producer in Atlantic Canada I would have a lot of reason to be worried, and feel that somehow I had been left to the dogs.

**Mr. O'Connell:** Your last words?

**Mr. Robichaud:** I would have a lot of reason to be worried and feel that somehow I had been left to the dogs.

**Mr. O'Connell:** Well, Mr. Chairman, I guess I simply come back to an element I mentioned earlier, and that is the \$6 million program, which has been put into effect, if you like, perhaps in the view of the Atlantic producers, as an interim or partial measure. But it has been put into place, and I will ask Mr. Migie to respond to the broader question of the future.

Clearly I believe that will be a consideration. Part of the task of the transportation committee under the agriculture policy review will be to look at matters such as freight rate assistance and how that is affecting livestock production, or what it might do, or what it should not do, or what it is doing, and any other elements that might be relevant to that.

[Translation]

raison d'adopter les subventions «à l'est de», malgré les distorsions qu'on acceptait de créer de cette manière. Nous avons compris, nous comprenons maintenant et le ministre des Finances l'a dit dans son budget: cette distorsion n'est plus nécessaire pour assurer la concurrence entre les chemins de fer américains et les chemins de fer canadiens, mais il n'a pas parlé de cet autre élément de la situation, qui a créé des difficultés, à mon point de vue, et qui crée certainement de l'inquiétude dans le Canada Atlantique. M. Pickersgill était le ministre qui représentait Terre-Neuve et il a formulé très clairement les deux raisons pour lesquelles les subventions «à l'est de» ont été adoptées, malgré les distorsions.

Il faut reconnaître, chers collègues, que nous n'allons pas terminer notre plan de travail aujourd'hui. On nous a déplacé de la salle du comité des chemins de fer à cause de la TPS. J'espère que nous pourrions retourner dans cette salle à 9h30 mardi pour y terminer notre plan de travail. Je vous le signale, car nous ne pourrions tout simplement pas terminer cela ce matin.

**M. Robichaud:** Je vois, monsieur le président, que vous n'avez pas perdu votre vieille habitude de me céder la parole puis de me l'enlever immédiatement.

**Le président:** Vous nous manquez. Vos plaintes nous manquent. Nous allons faire en sorte que vous vous sentiez chez vous.

**M. Robichaud:** *Thank you, mister Chairman.* La rentabilité des silos à grains de Saint John et de Halifax dépend surtout du programme «à l'est de». Certains éleveurs de volaille et de bétail dépendent de ces silos. M. Migie a dit il y a quelques minutes qu'on commence seulement à envisager certains programmes de compensation à l'intention des producteurs du pays. Si j'étais éleveur de bétail ou de volaille du Canada atlantique, j'aurais bien raison de m'inquiéter et d'avoir l'impression que l'on m'a mis à l'écart, en quelque sorte.

**M. O'Connell:** Qu'avez-vous dit, en dernier?

**M. Robichaud:** J'aurais bien raison de m'inquiéter et d'avoir l'impression que l'on m'a mis à l'écart.

**M. O'Connell:** Monsieur le président, je reviens à un élément que j'ai mentionné plus tôt, c'est-à-dire le programme de 6 millions de dollars, qui a été créé, si l'on veut, et c'est peut-être l'avis des éleveurs de l'Atlantique, comme mesure intérimaire ou partielle. Mais cette mesure a été adoptée et je demanderais à M. Migie de répondre à la question plus vaste de l'avenir.

Je suis convaincu que c'est un facteur à considérer. Le Comité des transports devra, au cours de l'examen qu'il fera de la politique agricole, examiner les questions, notamment, de l'aide sur le plan des tarifs ferroviaires, des incidences de cette aide sur l'élevage du bétail, de ses effets possibles, des effets qu'elle ne doit pas avoir, des effets qu'elle a et de tout ce qui pourrait se rattacher à cela.

## [Texte]

I think as a general comment I would come back to the chairman's observation, which I think again is something to keep in mind as we look into the future, that once you put a program of a subsidy nature in place you inevitably introduce distortions, and that is what you are always wrestling. I think the task is to develop some sort of system for inputs that does not have a distorting effect, because you are always running into this problem. Maybe Mr. Migie would like to make an observation on that. He may not, but I would hope that he would as part of the policy review. Certainly I think the intent is to try to find ways around this difficulty.

**Mr. Migie:** In the policy review we are not so much as looking at any particular offset or any measure related to At and East. The thrust of that review in terms of Atlantic Canada is to consider are our programs meeting the development needs in the feed deficit regions of the country. We have feed freight assistance as one program. We have a number of programs that affect the availability of feed grain. This flows from the federal-provincial deputy ministers' report, which felt that our programs were in effect giving some mixed signals, if you will. Some were encouraging through a lower price for grain, others were affecting the livestock industry through a higher price for grain.

• 1040

There was a good argument to bring in industry with the provincial and federal governments to ask if we are getting good value for the money we are spending. We must also not preclude the option of shifting our funds around more globally, to respond better to the needs of deficit-free regions.

So the thrust of the policy review is not so much to answer the question of whether one budget decision over one year old is going to have an effect on a particular elevator, but to look at it more globally. We think federal and provincial programs are working well because we have reason to believe from the analysis in the deputy's report that there are significant weaknesses in those programs.

**Mr. Benjamin:** The longer we go into this, the more distressed I feel. We have a situation where the country growing the best grain in the world—whether milling grain, feed grain or whatever—is prevented from using it because of the cost of getting it there. One of the reasons for these transportation programs—whether the Crow rate, the At and East subsidy, the Feed Freight Assistance Program, the bridge rates, the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act—all were designed to take our geography into account and they tried to make transportation a relatively neutral factor in

## [Traduction]

Comme observation générale, je reviens à ce qu'a dit le président et qu'il ne faudra pas oublier lorsque nous envisagerons l'avenir, c'est-à-dire qu'après avoir mis en place un programme de subventions, on crée nécessairement des distorsions et c'est un problème qui revient constamment. Ce qu'il faut, c'est créer un système d'intrants n'ayant pas d'effet de distorsion, car on est toujours aux prises avec cela. M. Migie voudrait peut-être faire une observation là-dessus. Peut-être pas, mais j'aimerais qu'il le fasse dans le cadre de l'examen de la politique. Je suis sûr que le but recherché, c'est de trouver le moyen de régler ce problème.

**M. Migie:** Dans l'examen de la politique, nous ne nous attachons pas à rechercher quelque compensation particulière ou quelque mesure se rattachant aux subventions «à l'est de». En ce qui concerne le Canada atlantique, cet examen vise à établir si nos programmes répondent aux besoins en développement des régions du pays qui sont déficitaires en grains de provende. L'aide au transport des marchandises compte parmi nos programmes. Nous en avons plusieurs autres qui intéressent l'obtention des grains de provende. Cela découle du rapport des sous-ministres fédéral-provinciaux, où il est dit que nos programmes avaient des effets contradictoires, en quelque sorte. D'aucuns fournissaient leur encouragement par l'abaissement du prix du grain, d'autres nuisaient à l'industrie du bétail par le relèvement de ce prix.

Il y avait de bonnes raisons de faire participer l'industrie à un examen mené par les autorités provinciales et fédérales pour établir si l'argent que nous dépensons donne de bons résultats. Nous ne devons pas non plus écarter l'option qui consisterait à répartir nos fonds d'une manière plus étendue, pour mieux réagir aux besoins des régions où non déficitaires.

Le but de l'examen de la politique n'est donc pas tellement de savoir si une décision budgétaire qui date de plus d'un an va avoir des effets sur un silo particulier, mais bien d'examiner la situation d'une manière plus globale. Nous pensons que les programmes fédéraux et provinciaux fonctionnent bien car nous sommes amenés à croire, d'après l'analyse décrite dans le rapport des sous-ministres, que ces programmes comportent d'importantes faiblesses.

**M. Benjamin:** Plus nous nous enfonçons là-dedans, plus je me sens déprimé. Nous sommes le pays où pousse le meilleur grain du monde, que ce soit pour les moulins à farine, pour la provende ou pour quelque autre fin. Pourtant, nous nous ne pouvons pas l'utiliser à cause des frais de transport. Une des raisons de ces programmes de transport—, qu'il s'agisse des tarifs du nid-du-corbeau, des subventions «à l'est de», du programme d'aide au transport des céréales fourragères, des tarifs appliqués aux ponts, de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ou de la Loi sur



[Text]

the cost of producing or processing goods. Now we are faced with a spectacle.

When the people from the Atlantic provinces came they wanted to bring in U.S. corn for cattle feed. We are up to our asses in feed grain out in the Prairies. They are even considering purchasing feed grain and feed grain products from Europe. I find this bloody shameful. It just makes me ashamed for our country. You tell us about a policy review—why the hell would you cancel the At and East rates before you have an alternative in place? What in God's name did you guys recommend to the government by way of policy review? You will not tell us.

They have exempted the U.S. corn countervail for British Columbia, and to be fair they are obviously going to have to exempt the countervail on U.S. corn for the Atlantic provinces. Why are we not feeding our own grain to our cattle? I do not understand what the hell the rationale is for this. If it is just budgets and money, fine, we will take on the government over that. It makes no bloody national sense or economic sense for us to cancel these programs. Has any single country—under GATT or the FTA or anything else—complained about the At and East rates? Is there a single complaint lodged, is there a single action against us? Why are we inviting trouble?

**The Chairman:** I would take any one, but certainly the last one. He feels better and the last question is germane. Let us see what the answer is.

**Mr. O'Connell:** I am not sure I feel better, Mr. Chairman. Seriously, I appreciate the member's feelings, but I think we do have to keep in mind that this was a budgetary measure of a year back. Without disagreeing with what the hon. member has said, I think we do have to look at the aftermath in terms of a *fait accompli*. Where are we now, and what are the possibilities for the future? I think one has to keep the policy review in mind in that context.

• 1045

I would like to take this opportunity to pass the floor to my colleague. I think he can bring out certain elements again of the response to the package advanced by the Atlantic interests—I believe the Atlantic Transportation Commission, as they have collectively been identified—that some things have been done, perhaps not fully responding to the question of how to get grain from the surplus area to the feed deficit area. Clearly there is a basic question mark involved in that. Mr. Migie has referred to this on the regional disparity side. I think

[Translation]

les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—était de tenir compte de notre réalité géographique et de faire du transport un facteur relativement neutre dans le coût de la production et de la transformation des biens. Mais c'est tout un spectacle qui se présente maintenant à nos yeux.

Les gens des provinces atlantiques sont venus nous dire qu'ils voulaient importer du maïs des États-Unis pour alimenter leur bétail. Dans les Prairies, nous sommes enfoncés jusqu'au cou dans le grain de provende. Ils envisagent même d'acheter du grain de provende et des produits fourragers en Europe. C'est absolument honteux. J'ai honte de mon pays. Vous parlez d'un examen de la politique. Pourquoi diable annuler les tarifs «à l'est de» avant d'avoir mis une autre solution en place? Dites-moi donc ce que vous avez recommandé au gouvernement comme examen de la politique? Mais vous ne voulez pas nous le dire.

On a exempté le maïs américain des droits compensatoires pour la Colombie-Britannique et, pour être juste, on va manifestement exempter des droits compensatoires le maïs américain destiné aux provinces de l'Atlantique. Pourquoi n'alimentons-nous pas notre bétail avec notre grain? Je ne comprends absolument pas la raison d'être de cela. S'il s'agit uniquement de budget et d'argent, bon, nous allons attaquer le gouvernement sur ce point. Au point de vue national comme au point de vue économique, il n'y a absolument aucune raison d'annuler ces programmes. Y a-t-il un seul pays—en vertu du GATT, de l'accord de libre-échange ou que sais-je?—qui s'est plaint des tarifs «à l'est de»? Y a-t-il eu une seule plainte, une seule poursuite contre nous? Pourquoi recherchons-nous les difficultés?

**Le président:** Je prendrais toutes ces questions-là, mais, à coup sûr, la dernière. Il se sent mieux et la dernière question est pertinente. Écoutons la réponse.

**M. O'Connell:** Je ne suis pas sûr de me sentir mieux, quant à moi, monsieur le président. Sérieusement, je comprends ce que ressent le député, mais je pense que nous devons nous souvenir qu'il s'agissait là d'une mesure budgétaire qui date d'il y a un an. Je ne suis pas en désaccord avec l'honorable député, mais je pense que nous devons examiner les suites de ce qui est devenu un fait accompli. Où en sommes-nous actuellement et quelles sont les possibilités pour l'avenir? C'est de cette manière-là qu'il faut envisager l'examen de la politique.

J'aimerais profiter de cette occasion pour céder la parole à mon collègue. Je pense qu'il peut mettre en lumière certains éléments, encore une fois en réponse aux mesures proposées par les gens de l'Atlantique—il me semble qu'on les a identifiés collectivement comme constituant la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Il pourra dire que certaines choses ont été faites, sans que cela réponde pleinement, je suppose, à la question de savoir comment acheminer le grain des régions excédentaires aux régions déficitaires. De toute

*[Texte]*

again that is part of seeing how, in a future agricultural set-up, we allow the efficient producer to continue producing and also take into account the other areas with certain requirements in terms of feed and/or livestock production.

I would like to ask Mr. Hedley to mention some of the elements that were not dealt with earlier in relation to after the At and East was done away with.

**Mr. Hedley:** This really goes back to Mr. Robichaud; I am sorry to see that he has left. He was asking what initiatives were taken since the At and East program was cancelled in the budget a year ago. Earlier reference was made to the \$6 million special Atlantic Livestock Assistance Program announced by the Minister of Agriculture in December 1989. In addition to that, the Minister of State for Grains and Oilseeds announced a rebalancing of the Feed Freight Assistance Program in October 1989. This benefited feed grain users in the provinces of Prince Edward Island, Nova Scotia, and New Brunswick. At the same time, there has also been—

**The Chairman:** To varying degrees, you shifted the same amount of money; you did not add any new money.

**Mr. Hedley:** It shifted the money from Quebec and northern Ontario to those provinces. In addition, as a component of that announcement there was an initiative of \$200,000. This offset some of the additional carrying costs at the Halifax elevator. I just wanted to put those on the record in response to Mr. Robichaud's comments.

**Mr. Benjamin:** It does not come anywhere near the \$40 million or so that the At and East benefited people.

Have you any studies or charts or tables over say the last five or ten years on the At and East coupled with feed grain movements in the lower St. Lawrence ports and the Halifax-Saint John ports? The figures are probably somewhere; maybe I just could not find them. Over each of the last number of years on the At and East itself, what has been the volume of flour exports and milling wheat exports through the two Atlantic ports? For that matter, you could include those three or four St. Lawrence ports that get a small direction of this. Have you any data of that kind the committee could have—some kind of an historical record right up to last July 15?

**The Chairman:** You can send it to us if you do not have it today.

*[Traduction]*

évidence, il y a là un problème important. M. Migie y a fait allusion en parlant des disparités régionales. Il faut voir comment, dans une structure agricole future, nous allons permettre aux producteurs efficaces de continuer à produire tout en tenant compte des autres régions qui ont certains besoins par rapport à la production de grains de provende ou à l'élevage de bétail.

Je voudrais demander à M. Hedley de parler de certains des facteurs qui n'ont pas été abordés plus tôt au sujet de ce qui s'est passé après l'abolition des subventions «à l'est de».

**M. Hedley:** En réalité, il s'agit de répondre à la question de M. Robichaud. Je constate avec regret qu'il est parti. Il a demandé quelles initiatives avaient été prises après l'abolition du programme «à l'est de» dans le budget, il y a un an. On a parlé plus tôt des 6 millions de dollars du programme spécial d'aide au bétail de l'Atlantique annoncé par le ministre de l'Agriculture en décembre 1989. À cela il faut ajouter le rééquilibrage du programme d'aide au transport des céréales fourragères annoncé en octobre 1989 par le ministre d'État aux céréales et aux oléagineux. Cette mesure a profité aux utilisateurs de grains de l'île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Il y a aussi. . .

**Le président:** Selon des modalités diverses, vous avez utilisé la même quantité d'argent; vous n'avez pas ajouté de fonds nouveaux.

**M. Hedley:** Il y a eu transfert de fonds du Québec et du nord de l'Ontario vers ces provinces. De plus, une initiative de 200 000\$ constituait un élément de ce communiqué. Cette mesure compense une partie des frais d'entrepôt supplémentaires subis au silo de Halifax. Je voulais tout simplement signaler publiquement ces initiatives en réponse aux observations de M. Robichaud.

**M. Benjamin:** Nous sommes encore loin des 40 millions de dollars et quelques dont profitaient les bénéficiaires des mesures «à l'est de».

Avez-vous des études, des graphiques ou des tableaux portant sur les cinq ou dix dernières années, au sujet des subventions «à l'est de» et du transport du grain de provende dans les ports du Bas Saint-Laurent et dans ceux de Halifax et Saint John? Les chiffres existent sans doute quelque part; il se peut tout simplement que je n'aie pas pu les trouver. Au cours des dernières années d'existence du programme «à l'est de» lui-même, quelle a été la quantité des exportations de farine et de blé à moudre qui ont transité par les deux ports de l'Atlantique? Vous pourriez peut-être aussi indiquer en même temps les chiffres relatifs aux trois ou quatre ports du Saint-Laurent qui en obtiennent une partie. Auriez-vous des données de ce genre qui pourraient être utiles au comité quelques données historiques jusqu'au 15 juillet dernier?

**Le président:** Vous pouvez nous les envoyer si vous ne les avez pas ici aujourd'hui.



[Text]

[Translation]

• 1050

**Mr. O'Connell:** Yes, Mr. Chairman. I do not think we have it with us this morning, but I do think that information is available. We can certainly see that it gets to the committee, if not from ourselves then from the National Transportation Agency, because I know this information has been put together over the years.

**Mr. Benjamin:** The use of the grain terminal at Halifax, mainly, but maybe some use of the one in Saint John, to store grain until as and when the livestock and poultry producers need it is dependent on those elevators. And what keeps those elevators opened is the At and East system of milling wheat and flour movement. What keeps that flour mill going keeps those two grain terminals open. If you do away with At and East—one is closing for sure and the other one likely will—what are livestock and poultry producers supposed to do?

You say you want to come out with a system that is going to be competitive and market-oriented. How can the livestock and poultry producers in the Atlantic provinces be competitive if they have to pay full commercial rates from the prairie provinces to New Brunswick when they can bring corn up from the States or feed grain from Europe? That is what they are faced with. That is their alternative. How can they be competitive?

**The Chairman:** Coming from the deep east, I am sympathetic with the thrust of the question, but I do not think that really is within the domain of these witnesses, in terms of regional policy, whether it is the Maritime Freight Rates Act or the Feed Freight Assistance Act. I am empathetic to the thrust of your question, but I really do not see where this helps us in the At and East. I want to get to one fundamental—

**Mr. Benjamin:** But if the At and East goes and those grain terminals go, you can take your Feed Freight Assistance Act and everything else and throw it out the window. They have become redundant, because where the hell are they going to store their feed grain?

**The Chairman:** I agree with your thrust and your conclusion, the potential consequences that flow therefrom, but that is really going to be a policy decision for other people. I do not know.

**Mr. Benjamin:** Dumb, dumb.

**The Chairman:** Are you just about finished?

**Mr. Benjamin:** Yes, I will step down.

**M. O'Connell:** Oui, monsieur le président. Je ne pense pas que nous ayons ces renseignements ici ce matin, mais ils sont disponibles. Nous pouvons, bien sûr, veiller à ce qu'ils parviennent au comité. S'ils ne sont pas envoyés par nous, ils le seront par l'Office national des transports, car je sais que ces renseignements ont été compilés au fil des ans.

**M. Benjamin:** Il s'agit surtout de l'utilisation du silo à grain de Halifax, mais aussi un peu de celui de Saint John, car les éleveurs de bétail et de volaille ont besoin de ces silos, qui emmagasinent le grain jusqu'à ce que ces éleveurs en aient besoin. Ce qui maintient ces silos en activité, c'est le système «à l'est de» de mouture du blé et de transport de la farine. Ce qui garde cette minoterie en activité est aussi ce qui garde actif ces deux silos à grain. Si l'on fait disparaître le système «à l'est de»—un des silos fermera à coup sûr et l'autre fermera vraisemblablement—que sont censés faire ces éleveurs de bétail et de volaille?

Vous dites que vous voulez mettre en place un système qui sera compétitif et axé sur le marché. Comment les éleveurs de bétail et de volaille des provinces atlantiques peuvent-ils se montrer compétitifs s'ils doivent payer plein tarif pour le transport entre les provinces des Prairies et le Nouveau-Brunswick alors qu'ils peuvent faire venir du maïs des États-Unis ou du grain de provende d'Europe? Voilà le problème qui se pose à eux. Voilà leur dilemme. Comment peuvent-ils se montrer compétitifs?

**Le président:** Puisque je viens moi-même du plus profond de l'est, je comprends votre question, mais je pense que cela ne relève pas vraiment de la compétence de nos témoins, cette question de politique régionale, la question de savoir si cela relève de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou de la Loi d'aide au transport des céréales fourragères. Je comprends la portée de votre question mais je ne vois pas comment cela peut nous aider à juger du système «à l'est de». J'aimerais en venir à la question fondamentale—

**M. Benjamin:** Mais si le système «à l'est de» disparaît et que disparaissent aussi ces silos à grain, aussi bien jeter par la fenêtre la Loi d'aide au transport des céréales fourragères et tout ce qui s'y rapporte. Cela devient inutile. Où diable vont-ils emmagasiner leur grain de provende?

**Le président:** Je suis d'accord avec vous quant à la portée de votre question et à votre conclusion, quant aux conséquences qui peuvent en découler, mais il va s'agir, en réalité, d'une décision politique qui sera prise par d'autres. Je ne sais pas.

**M. Benjamin:** C'est idiot.

**Le président:** Aurez-vous bientôt fini?

**M. Benjamin:** Oui, je m'arrête ici.

[Texte]

**The Chairman:** I know members have other committees at 11 a.m., but you have, in your inimitable way, posed part of the dilemma in this whole issue.

Mr. O'Connell, we want to know if we should have more hearings on this item, with the interesting situation that the bill is still in the House and here we are, under our new rules, exploring the subject-matter of the bill, which at the moment will be referred to a legislative committee.

You have said you have not had a chance to look at the most recent proposal. Without plowing all the ground that you have plowed and furrowed earlier in answer to Mr. Tobin, and then Mr. Schneider and Mr. Atkinson, my first question is would you be the people assessing the most recent proposal of the Atlantic Provinces Transportation Commission when they appeared before our committee on February 20, when in effect they are talking about a rate differential during the winter months and a market-driven...? And second, I would like to know if you are the ones who are going to do the initial assessment of that, or is it someone in the Department of Transport? Or do you do it collectively? Just how does it work?

And more important, from what you said earlier and the concern now of having cancelled a subsidy that had a history to it, without thinking about trying to reinstate it and running into the GATT problems, is there really any sense in the Atlantic Provinces Transportation Commission coming forward with this very reduced and reasonable compromise for a rate differential to be applied to the Atlantic ports for the three months or the winter months when the St. Lawrence ports are closed? Are we not going to run into the same problem? Because it is definitely going to be a rate differential for the export of flour and grain.

**Mr. O'Connell:** Mr. Chairman, the latter part of your question is in two parts. Let me answer your first query.

Not our specific unit, but we would have an interest because of that international element, but certainly the department would be taking a look. As a department we would be looking at it, particularly Mr. Migie's side. Within our own branch, one of our units would also be looking at it in conjunction with our friends in the Department of Transport. So the answer is yes.

• 1055

In regard to your broader query, I have some difficulty with providing an answer. With respect to the livestock production element, for instance, and I stress the caveats, it is one thing for Canada to put measures in place that are directed at a local or even a national need without

[Traduction]

**Le président:** Je sais que certains députés Doivent assister à des réunions d'autres comités à 11 heures, mais, selon votre style inimitable, vous avez créé vous-même une partie du problème.

Monsieur O'Connell, nous voudrions savoir s'il est souhaitable d'avoir d'autres séances sur cette question. En effet, nous sommes dans la situation intéressante que le projet de loi est toujours à la Chambre et que, en vertu de nos nouvelles règles, nous examinons l'objet du projet de loi, lequel doit être confié incessamment à un comité législatif.

Vous dites que vous n'avez pas eu l'occasion d'examiner la proposition la plus récente. Sans revenir sur tout ce qui a été dit, en réponse à M. Tobin, à M. Schneider et à M. Atkinson, je veux vous demander tout d'abord si c'est votre groupe qui évalue la proposition la plus récente de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Celle-ci, lorsqu'elle a comparu devant nous, le 20 février dernier, a parlé d'une différence de tarifs pour les mois d'hiver par rapport à une situation dictée par le marché... En deuxième lieu, j'aimerais savoir si c'est votre groupe qui va en faire l'évaluation première ou bien si c'est quelqu'un du ministère des Transports. Faites-vous cela collectivement? Comment cela fonctionne-t-il au juste?

Et, chose plus importante encore, d'après ce que vous avez dit plus tôt et d'après les inquiétudes qui se manifestent aujourd'hui à la suite de la disparition d'une subvention possédant une histoire relativement longue, sans qu'il soit question de rétablir cette mesure et de se trouver aux prises avec le GATT, est-il vraiment utile que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique offre ce compromis très dilué et très raisonnable d'une différence de tarifs qui s'appliquerait aux ports de l'Atlantique pendant les trois mois ou les mois d'hiver où les ports du Saint-Laurent sont fermés? N'allons-nous pas connaître le même problème? En effet, il s'agira nettement d'une différence de tarifs pour l'exportation de la farine et du grain.

**M. O'Connell:** Monsieur le président, la deuxième partie de votre question se divise en deux parties. J'aimerais répondre d'abord à votre première question.

Ce n'est pas notre section en particulier, bien que cela nous intéresse à cause de cet élément international, mais il est certain que le ministère s'y intéresserait. En tant que ministère, nous nous pencherions là-dessus, en particulier le groupe de M. Migie. Dans notre direction générale, une des sections examinerait aussi la question conjointement avec nos collègues du ministère des Transports. La réponse est donc affirmative.

Pour ce qui est de votre question plus générale, j'ai du mal à vous fournir une réponse. En ce qui concerne l'élevage de bétail, par exemple, j'aimerais dire avec toutes les réserves voulues, que le Canada peut bien prendre des mesures qui répondent à un besoin local ou même



## [Text]

going beyond our borders, but if that livestock production passes that stage and if we are talking about exports, for argument's sake, then the very question you have flagged comes up, not necessarily in the context of the GATT, but possibly. There is also our next-door neighbour, the trade agreement that is in place, and the cross-border movements, that are subject to a variety of actions or investigations.

If you turn to grain, there is not much question that when we are talking about grain we are really talking about exports through port facilities. In the light of what is under discussion—and I would echo the comments of members and my self—these specific elements have not been raised in a GATT context. But in the total sum of what Canada might be prepared to do, provided others make similar accommodations, we would have to take into consideration that this would have an element of subsidization as regards export movement, were it acted upon. I am not sure how that might come out.

**The Chairman:** I appreciate your frank reply.

**Mr. Benjamin:** Since no other country has complained about the At and East subsidy, why are we cancelling it? If they do complain, we will argue it out with them.

**The Chairman:** On the other side of that question, was there no thought in these discussions, either bilateral or GATT, to grandfather this type of thing? The Americans grandfathered certain provisions to protect them against GATT and there are some grandfather clauses in the FTA. I suppose there was no thought to grandfathering this item.

**Mr. O'Connell:** I would simply reiterate my earlier observation in response to Mr. Benjamin. We are all familiar with the process.

**Mr. Benjamin:** It is money. It has nothing to do with principles.

**Mr. O'Connell:** No, I was simply going to say that we know the results of the budget when it is made known and not before.

**Mr. Benjamin:** Yes, it was not your fault.

**The Chairman:** Colleagues, I want to thank you for your co-operation and for coming to this room. I am glad we all received our amended notice, which the clerk tells me was sent out on Tuesday.

I want to thank Mr. O'Connell, Mr. Hedley, and Mr. Migie. I must say that this discussion took a twist I certainly did not anticipate. I had thought you would be here about half an hour and would not be so disturbing in your frank answers.

Colleagues, we will not have time to consider our work plan in substance, of which you received copies. I think it

## [Translation]

national sans dépasser nos frontières, mais que si l'élevage de bétail dépasse cette étape et passe à l'exportation, par exemple, la question même que vous avez posé peut bien alors, mais pas nécessairement, relever du GATT. Il y a aussi nos voisins, l'accord de libre-échange, les mouvements de part et d'autre de la frontière qui peuvent faire l'objet de diverses mesures ou enquêtes.

Lorsqu'on parle du grain, on parle en réalité des exportations effectuées par l'intermédiaire de nos installations portuaires. Pour ce qui est de l'objet de notre présente discussion—je reprends ici les commentaires de quelques députés en même temps que je répète mes propres commentaires—ces éléments particuliers n'ont pas été soulevés dans le contexte du GATT. Mais dans le cadre de ce que le Canada pourrait être disposé à faire, pourvu que d'autres prennent des dispositions semblables, nous devrions tenir compte du fait qu'il y aurait là un élément de subvention par rapport aux exportations, si l'on y donnait suite. Je ne sais pas très bien à quoi cela pourrait aboutir.

**Le président:** Je vous remercie d'avoir répondu aussi franchement.

**M. Benjamin:** Puisqu'aucun autre pays ne s'est plaint des subventions «à l'est de», pourquoi les annulons-nous? S'il y a vraiment plainte, nous en discuterons avec les auteurs du grief.

**Le président:** Pour ce qui est de l'autre partie de cette question, dans ces discussions bilatérales ou au GATT, n'a-t-on pas envisagé d'enchâsser des mesures de ce genre? Les Américains ont protégé certaines dispositions pour se mettre à l'abri du GATT et il y a certaines clauses de protection dans l'accord de libre-échange. Je suppose qu'on n'a pas envisagé de protéger cette mesure-là.

**M. O'Connell:** Je ne peux que rappeler ce que j'ai déjà dit en réponse à M. Benjamin. Nous connaissons tous le processus.

**M. Benjamin:** C'est une question d'argent. Cela n'a rien à voir avec les principes.

**M. O'Connell:** Non, j'allais tout simplement dire que nous prenons connaissance du budget après qu'il a été présenté, pas avant.

**M. Benjamin:** Oui, ce n'est pas de votre faute.

**Le président:** Mes chers collègues, je désire vous remercier de votre collaboration, vous remercier aussi d'être venus dans cette salle. Je suis heureux que nous ayons tous reçus notre avis modifié; le greffier me dit que cet avis a été envoyé mardi.

Je veux vous remercier M. O'Connell, M. Hedley et M. Migie. Je dois dire que cette discussion a pris une tournure que je n'avais pas prévue. Je pensais que vous seriez ici une trentaine de minutes et que vos réponses franches ne seraient pas aussi troublantes.

Mes chers collègues, nous n'aurons pas le temps d'examiner le fond de notre plan de travail, dont vous

[Texte]

is pretty substantive and could certainly involve us up to the end of June or to the end of this year if we adopt it.

The clerk tells me we do have the Railway Committee Room on Tuesday at 9.30. Hopefully all members will be here for that meeting, so that, without any witnesses in camera, we can come to grips with our direction. I would appreciate your co-operation and indulgence, as I know we were supposed to do it today, but I have to leave to catch a plan. And although Denis could take the chair very ably, I would like to be involved in the discussion of the work plan. And I think we all have other things to do at 11 a.m. anyway.

• 1100

**Mr. Benjamin:** I am sorry, but neither Mr. Angus nor I are in town next Tuesday.

**The Chairman:** I understand.

**Mr. Benjamin:** I thought if our staff could meet with Ian later today or tomorrow, we could leave behind what we think the prioritized thing. . . In the alternative, I will be back if you want to meet next Wednesday afternoon.

**The Chairman:** No, I understand, Mr. Benjamin. Mr. Angus is going to get together not just with staff, but directly with David to give his views on it sometime today or tomorrow. He has already indicated that, and your point is well taken. You could do the same thing. He is going to have someone here from your party to also make sure that those thoughts are incorporated into the discussion.

Colleagues, thank you for your co-operation. Witnesses, thank you for coming. I know, Mr. O'Connell, you like to go through these experiences on a regular basis. I certainly appreciate your very frank evidence today on something that not many people understand, but in terms of Atlantic Canada it has very real implications and has had an impact. It has had a distorting impact, but it was there for the greater good of the country. A lot of other distortions in this country are for the greater good of the country. I would not name them all right now.

Anyway, thank you very much. This committee tenderly stands adjourned until 9.30 a.m. Tuesday.

[Traduction]

avez reçu des exemplaires. La matière est assez abondante et pourrait bien nous tenir occupés jusqu'à la fin de juin, sinon jusqu'à la fin de l'année, si nous l'adoptons.

Le greffier me dit que nous pourrions disposer de la salle du Comité des chemins de fer mardi, à 9h30. J'espère que tous les membres seront présents à cette réunion pour que, sans témoins, nous puissions décider de notre sort. Je fais appel à votre collaboration et à votre indulgence car je sais que nous étions censés faire ce travail-là aujourd'hui, mais je dois prendre un avion. Et, même si Denis pourrait occuper la présidence d'une manière très compétente, je préférerais participer au débat sur le plan de travail. Et, de toute manière, je pense que nous avons tous autre chose à faire à 11 heures.

**M. Benjamin:** Je suis désolé, mais ni M. Angus ni moi ne serons en ville mardi prochain.

**Le président:** Je comprends.

**M. Benjamin:** Si notre personnel pouvait rencontrer Ian plus tard aujourd'hui ou demain, nous pourrions peut-être laisser une note indiquant ce qui, d'après nous, est prioritaire. Autrement, je serai de retour mercredi après-midi si vous voulez convoquer une réunion.

**Le président:** Non, je comprends, monsieur Benjamin. M. Angus va rencontrer non seulement le personnel mais aussi David pour lui faire connaître ses opinions là-dessus aujourd'hui ou demain. Il lui en a déjà fait part et je vous remercie de votre suggestion. Vous pourriez en faire autant. Il va aussi envoyer ici quelqu'un de votre parti pour s'assurer que ces idées soient incorporées à la discussion.

Mes chers collègues, merci de votre collaboration. Merci, messieurs les témoins, de votre présence. Je sais, monsieur O'Connell, que vous aimez connaître périodiquement des expériences de ce genre. Je vous remercie du témoignage très franc que vous avez livré aujourd'hui sur des choses qui ne sont pas comprises par tout le monde, mais qui ont des conséquences très réelles et qui ont eu un impact pour le Canada atlantique. Cet impact a créé une distorsion mais c'était pour le plus grand bien du pays. Beaucoup d'autres distorsions existent, et ce pour le plus grand bien du pays. Je ne pourrais pas toutes les nommer à cet instant.

Quoi qu'il en soit, merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à 9h30, mardi matin.











*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

#### WITNESSES

##### *From Agriculture Canada:*

Noel O'Connell, Director General, Grain Marketing  
Bureau, Grains and Oilseeds Branch;

Harold Hedley, Deputy Director, Cereal Grains  
Division, Grain Marketing Bureau, Grains and  
Oilseeds Branch;

Howard Migie, Director, Food Markets Analysis  
Division, Policy Branch.

#### TÉMOINS

##### *De Agriculture Canada:*

Noël O'Connell, directeur général, Commercialisation  
des grains, Direction générale des céréales et des  
oléagineux;

Harold Hedley, directeur adjoint, Division des céréales,  
Commercialisation des grains, Direction générale des  
céréales et des oléagineux;

Howard Migie, directeur, Analyse des marchés agro-  
alimentaires, Direction générale des politiques.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Tuesday, March 13, 1990  
Thursday, March 22, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 34

Le mardi 13 mars 1990  
Le jeudi 22 mars 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transports

RESPECTING:

Future Business of the Committee

Main Estimates 1990-91: Vote 1 under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Budget des dépenses principal 1990-1991: Crédit 1  
sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Doug Lewis,  
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Doug Lewis,  
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, MARCH 13, 1990

(41)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 9:36 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ken Atkinson, Harry Chadwick, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider and Brian Tobin.

*Acting Member present:* Rod Laporte for Iain Angus.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to discuss future business.

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 108(1), a Sub-Committee of the Standing Committee on Transport, composed of Ken Atkinson as Chairman, and Joe Commuzzi and Iain Angus as members, be established with all the powers of the Committee except the power to report to the House; and that, pursuant to Standing Order 108(2), the said Sub-Committee examine matters related to the St. Lawrence Seaway and report its conclusions and recommendations to the Committee.

At 10:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MARCH 22, 1990

(42)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Harry Brightwell for Ken Atkinson, Robert Nault for Joe Commuzzi, Cid Samson for Iain Angus and Pat Sobeski for Larry Schneider.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Doug Lewis, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Glen Shortliffe, Deputy Minister; Dave Wightman, Assistant Deputy Minister—Aviation; Austin Douglas, Executive Director—Airport Management Studies Working Group; Ran Quail, Assistant Deputy Minister—Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard.

**PROCÈS-VERBAUX**

LE MARDI 13 MARS 1990

(41)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 36, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ken Atkinson, Harry Chadwick, Darryl Gray, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider et Brian Tobin.

*Membre suppléant présent:* Rod Laporte remplace Iain Angus.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que conformément au paragraphe 108(1) du Règlement, un Sous-comité soit formé composé de Ken Atkinson (président), Joe Commuzzi et Iain Angus; que le Sous-comité dispose de tous les pouvoirs du Comité sauf celui de faire rapport à la Chambre; et que, suivant le paragraphe 108(2), il étudie la situation de la Voie maritime du Saint-Laurent et présente ses conclusions au Comité.

À 10 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 22 MARS 1990

(42)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Darryl Gray, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Harry Brightwell remplace Ken Atkinson; Robert Nault remplace Joe Commuzzi; Cid Samson remplace Iain Angus; Pat Sobeski remplace Larry Schneider.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Comparait:* L'honorable Doug Lewis, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Glen Shortliffe, sous-ministre; Dave Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation; Austin Douglas, directeur exécutif, Groupe d'étude sur la gestion des aéroports; Ran Quail, sous-ministre adjoint de la marine, commissaire de la Garde côtière canadienne.



The Order of Reference dated Thursday, February 22, 1990, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1991, being read as follows:

*ORDERED*.—That Votes 10 and 30 under PRIVY COUNCIL, and Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 and 75 under TRANSPORT be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Vote 1 under TRANSPORT.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 5:46 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi daté du jeudi 22 février 1990 relatif à l'étude du Budget des dépenses principal pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1991, dont le texte suit:

*IL EST ORDONNÉ*.—Que les crédits 10 et 30, sous CONSEIL PRIVÉ, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70 et 75, sous TRANSPORT, soient renvoyés au Comité permanent des transports.

Le président appelle le crédit 1, sous TRANSPORT.

Le ministre fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 46, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, March 22, 1990

• 1535

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. Welcome, Mr. Minister.

First, I apologize for being late. I like to start this thing on time like VIA Rail used to get started, but now it does not really have much to start. Be that as it may

I would like to welcome you in your new capacity as Minister of Transport. I hope you have an interesting relationship with this committee which, as you know from your experience as a parliamentarian, has been a pretty good committee in terms of transport issues and does not quite get involved in some of the imbroglio that we have seen in recent days, but those things can come, too, I suppose.

**Hon. Douglas Grinslade Lewis (Minister of Transport):** Thank you very much, ladies and gentlemen. I am pleased to be here as the Minister of Transport to kick off a relationship with the committee which I hope will be mutually beneficial.

I am here to discuss the ongoing and new initiatives of Transport Canada. I have with me a number of senior officials, some of whom you already know. I would like to introduce them, if I may. I have Deputy Minister Glen Shortliffe; Assistant Deputy Minister Marine and Commissioner of the Coast Guard, Ran Quail; Assistant Deputy Minister, Review, Ron Jackson; Assistant Deputy Minister, Finance, Vincent Malizia; Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Ken Sinclair; Assistant Deputy Minister, Aviation, Dave Wightman; Acting Assistant Deputy Minister, Airports, Austin Douglas—

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, the minister comes armed to the teeth. We have a new “Ram-Joe” and now we have a “Ram-Doug”.

**Mr. Lewis:** —John Rodocanachi, Director General, Security and emergency Planning; and Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Who is the one who got us into most of the trouble?

**Mr. Lewis:** We do not have enough people to keep you out of trouble. Les.

**The Chairman:** The way this committee works is to direct things through the Chair. He speaks in a very—

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** He will have enough to say anyway.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 22 mars 1990

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum voulu pour entendre les témoignages. Bienvenue, monsieur le ministre.

Tout d'abord, je vous présente mes excuses pour mon retard. J'aime ouvrir les audiences du Comité aussi ponctuellement que VIA Rail fait partir ses trains, mais il y en a de moins en moins chez eux. De toute façon. . .

J'ai donc l'honneur de souhaiter la bienvenue au nouveau ministre des Transports. J'ose espérer que votre relation avec le comité sera intéressante car, comme vous le savez d'après votre expérience de parlementaire, ce comité s'est assez bien débrouillé en matière de transport et ne se complait pas dans le genre de brouillamini dont nous avons été témoins ces derniers jours, quoique cela pourrait toujours nous arriver à nous aussi.

**L'honorable Douglas Grinslade Lewis (ministre des Transports):** Merci beaucoup, mesdames et messieurs. Je suis heureux d'être ici en ma qualité de ministre des Transports pour nouer avec le comité des liens qui, j'ose l'espérer, nous seront d'un bienfait mutuel.

J'aimerais vous entretenir des initiatives courantes et nouvelles de Transports Canada. Je suis accompagné aujourd'hui par plusieurs de mes hauts fonctionnaires, dont certains vous sont déjà connus. Si vous n'y voyez pas d'objections, je vous les présente. Glen Shortliffe, sous-ministre; Ran Quail, sous-ministre adjoint, Marine et commissaire de la Garde côtière canadienne; Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Revue; Vincent Malizia, sous-ministre adjoint, Finances; Ken Sinclair, sous-ministre adjoint, Politique et Co-ordination; Dave Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation; Austin Douglas, sous-ministre adjoint par intérim, Aéroports. . .

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, le ministre nous arrive armé jusqu'aux dents. Nous avons un nouveau *Ram-Joe* et nous avons maintenant un *Ram-Doug*.

**M. Lewis:** . . . John Rodocanachi, directeur général, Sécurité et Planification d'urgence et, enfin, Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjointe, Surface.

**M. Benjamin (Régina—Lumsden):** Lequel de ceux-là nous a plongés dans la marmite la plus bouillante?

**M. Lewis:** Nous n'aurons jamais assez de personnel pour vous tirer de quelque marmite que ce soit, Les.

**Le président:** D'après le règlement du Comité, il faut demander au président la permission d'intervenir. Ce monsieur est très. . .

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** De toute façon, il en aura toujours assez à dire.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Minister, he is seated at a very strategic location that sometimes unnerves naive and inexperienced witnesses. You are neither naive nor inexperienced.

**Mr. Lewis:** Oh, I do not know.

**The Chairman:** Just do not pay any attention to him, and direct your remarks to the Chair.

**Mr. Lewis:** I know you folks are all reasonably experienced in matters of transport, and I may or may not touch on areas of interest to you today in the remarks that I make. I may not have anything on the Seaway in my remarks or maybe it may not touch on what you want. It may not touch on the railway stuff or Argentia, but I suggest to you that when we get to questions we will take all the question we can. If I can handle them, I will. If not, it will be officials who handle them.

I have a pretty good relationship with MPs. I should tell you one thing right off the bat, Mr. Chairman. I found out in four weeks in this job that everybody's airport runway is too short, everybody's harbour is too shallow, and everybody has far more grade crossings than they should have.

It is a little different from my last portfolio. I have to address myself to the problems of MPs, and we are working that out to get a system to handle problems. I think we will be able to work that out. If you want to see me, we will work it out to make it on a Wednesday morning, and we will arrange the appointments to take care of the problems. I cannot offer you solutions, but I can offer you a hearing, and I think that is the best thing.

• 1540

I want to touch on a number of subjects that affect every Canadian as he or she travels across our country. They are the everyday concerns and responsibilities of the personnel of my department. I should also say that our presentation may be a little long. If I have to come back at a later date on the estimates because you have specific questions, that is all right with me.

I am going to concentrate on the overall concerns of the portfolio rather than getting into all of the program details. Pre-eminent among Transport Canada responsibilities is assuring the safety, security, and efficiency of the Canadian roads, airways, waterways, and railroads.

La sécurité, la sûreté et l'efficacité du réseau de transport sont plus importants que jamais dans le secteur du transport aérien. Les conditions de voyage actuelles constituent des défis sans précédent pour le secteur canadien du transport aérien.

[Translation]

**Le président:** Monsieur le ministre, il est assis à un endroit très stratégique, ce qui a parfois tendance à démonter certains témoins sans expérience ou moins aguerris. Ce n'est pas votre cas.

**M. Lewis:** Oh, je ne sais pas.

**Le président:** Ne lui accordez aucune importance et adressez-vous au président.

**M. Lewis:** Je sais que vous avez tous assez d'expérience en matière de transports, et les questions que j'aborderai aujourd'hui, donc, ne vous emballeront pas nécessairement. Je n'aborderai peut-être pas la question de la Voie maritime ou d'autres questions qui vous intéresseraient. Je n'aborderai peut-être pas non plus la question des chemins de fer ou d'Argentia, mais quand nous passerons à la période des questions, vous me poserez toutes les questions que vous voudrez. Si je puis y répondre, je le ferai. Sinon, les fonctionnaires s'en occuperont.

J'entretiens d'assez bonnes relations avec les députés. Il y a une chose que je tiens à vous dire de prime abord, monsieur le président. Après quatre semaines à ce poste, je sais maintenant que toutes les pistes de tous les aéroports du pays sont trop courtes, qu'aucun port n'est assez profond et qu'il y a trop de passages à niveau partout.

C'est très différent de mon dernier portefeuille. Je dois m'occuper des problèmes des députés et nous essayons de trouver une méthode qui réponde à leurs besoins. Je crois que nous y parviendrons. Si vous voulez me voir, nous nous organiserons pour avoir des rencontres le mercredi matin et nous prendrons rendez-vous pour régler les problèmes. Je ne puis vous offrir de solution, mais je peux quand même vous écouter et je crois que c'est ce qu'il y a de mieux.

J'ai l'intention d'aborder plusieurs sujets qui touchent chaque Canadien, chaque Canadienne qui voyage au pays, des sujets qui font partie des préoccupations et des responsabilités quotidiennes du personnel de mon ministère. Je tiens à vous avertir, au départ, que ce sera peut-être un peu long. Si je dois revenir plus tard pour le budget des dépenses parce que vous avez des questions précises à me poser, cela me va.

Je me concentrerai donc sur les préoccupations générales de mon ministère, plutôt que sur les détails des programmes. La première des fonctions de Transports Canada, c'est d'assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité des routes, des voies aériennes, du réseau ferroviaire et des voies navigables du Canada.

Nowhere is a safe, secure and efficient transportation system a greater issue than in the air. Today's travel environment poses unprecedented challenges to the Canadian air transport industry.

[Texte]

Au Canada, nous n'avons jamais transporté autant de personnes dans autant d'avions. Mais le Canada, loin de traîner de l'arrière, va de l'avant pour relever ces défis et prévoir les besoins futurs. Il a déjà pris plusieurs mesures et en prévoit actuellement plusieurs autres pour que la fiche de sécurité du transport aérien continue d'être bonne au Canada.

Dans son rapport de fin d'année, le Bureau canadien de la sécurité aérienne constate une baisse du taux d'accidents d'aviation au cours des années 80.

On the technical front, the improvements are numerous and far-reaching. The Canadian Air Space Systems Plan, CASP, is now being implemented at a projected cost of some \$3.5 billion from now to the year 2000. By taking advantage of the advanced technology of new radar microwave landing systems and flight data communications between controllers and pilots, greater numbers of commercial and private aircraft will be able to occupy Canada's air space with an improved level of safety and efficiency.

My predecessor established a task force on aviation matters last spring to advise on approaches that will ensure aviation safety standards are maintained while improving the efficiency of the aviation system to cope with the anticipated demands of the coming years and into the 21st century. The task force representing Transport Canada's major stakeholders has now held seven plenary meetings and one full-day session and has been thoroughly briefed on current air transportation issues and departmental programs and initiatives. Its air traffic control subcommittee has made a number of recommendations which are being implemented, and I will be following their work very closely.

Concern for the issues of safety and security are reflected in the proposed amendments to the Aeronautics Act, which this committee will be seeing in the very near future. Nevertheless, despite technological advances and legislative initiatives, current and projected increases in aircraft movement will sustain the demand for air traffic personnel for the foreseeable future. Transport Canada is determined to meet this challenge with co-ordinated initiatives in the areas of recruitment, selection, and training. New initiatives in the air traffic service recruitment and selection, that will attract more candidates, include advertising and public information sessions, increased training capacity, increased remuneration for trainees, and recruitment of experienced candidates in Canada and abroad.

The department has also made numerous improvements in the field of training, which are intended to shorten the duration of a program while maintaining or increasing its quality and success rate. We are

[Traduction]

In Canada, we are flying more people in more airplanes than ever before. But Canada is leading, not lagging, in facing these challenges and anticipating future needs. Numerous steps have already been taken and many more are in the planning stages to ensure that Canadian air travel continues to enjoy its good safety record.

In its year-end report, the Canadian Aviation Safety Board noted the steady decline in the aviation accident rate throughout the decade of the 1980s.

Sur le plan technique, les améliorations sont nombreuses et d'une grande portée. Le plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada est actuellement mis en oeuvre à un coût de quelque 3,5 milliards de dollars d'ici l'an 2000. Grâce à la technologie avancée des nouveaux systèmes radar, des nouveaux systèmes d'atterrissage hyperfréquences et des communications de données de vol entre contrôleurs et pilotes, un plus grand nombre d'aéronefs commerciaux et privés pourra occuper l'espace aérien du Canada avec plus de sécurité et un meilleur rendement.

Le printemps dernier, mon prédécesseur a constitué un groupe de travail sur les questions d'aviation pour le conseiller sur les façons de maintenir les normes de sécurité aérienne tout en améliorant l'efficacité de l'aviation pour satisfaire la demande prévue des années à venir jusqu'au début du XXI<sup>e</sup> siècle. Ce groupe de travail, qui représente les principaux intervenants de Transport Canada a déjà tenu sept séances plénières et une session d'un jour. Il a parfaitement été mis au courant des questions actuelles de transport aérien ainsi que des programmes et des initiatives du ministère. Son sous-comité sur le contrôle de la circulation aérienne a fait plusieurs recommandations qui sont actuellement mises en application. Je suivrai ses travaux avec beaucoup d'attention.

Les préoccupations en matière de sûreté et de sécurité se reflètent dans les modifications à la Loi sur l'aéronautique sur lesquelles le comité se penchera prochainement. Cependant, malgré ces progrès technologiques et ces interventions législatives, les augmentations actuelles et prévues des mouvements d'aéronefs justifieront la demande de contrôleurs de la circulation aérienne dans l'avenir prévisible. Transport Canada est déterminé à relever ce défi en prenant des initiatives coordonnées dans les domaines du recrutement, de la sélection et de la formation. Parmi les nouvelles initiatives prises au niveau du recrutement et de la sélection pour attirer de meilleurs candidats, il y a la publicité et des séances d'information publiques, l'accroissement de la capacité de formation, l'augmentation de la rémunération des stagiaires et, enfin, le recrutement de candidats expérimentés au Canada et à l'étranger.

Mon ministère a aussi apporté de nombreuses améliorations au chapitre de la formation pour en réduire la durée tout en maintenant ou en augmentant sa qualité et le taux de réussite. Nous avons à coeur de trouver une



[Text]

committed to resolving the air traffic controller shortage problem.

De concert avec les progrès technologiques, nous veillons à ce que l'infrastructure aéroportuaire puisse répondre aux besoins de l'aviation bien au-delà de l'an 2000. Pour ce faire, il convient d'étudier la question des installations de transport aérien du sud de l'Ontario. Mon prédécesseur, M. Benoit Bouchard, a proposé un plan complet de mesures immédiates et de mesures à court terme et à long terme pour résoudre les problèmes de cette région avec compétence et efficacité.

• 1545

These measures include the opening this year of Terminal 3 and the renovation of Terminals 1 and 2 at Pearson International Airport, the initiation of technical studies and environmental assessments for proposed runways at Pearson, the initiation of studies of southern Ontario's long-term aviation requirements, and other equally important measures to facilitate efficiency and convenience as well as to ensure safety.

Since it remains the hub of the Canadian aviation system, I intend to make Pearson International Airport, and indeed the whole southern Ontario air strategy, one of my biggest priorities. I am therefore pleased today to be able to provide an update concerning the progress of the plan changes for Lester B. Pearson International Airport.

In order to reduce the substantial number of flight cancellations and delays, Transport Canada introduced a reservation system on December 12, 1988. The system placed a ceiling or cap of 70 aircraft an hour as the maximum number of flights allowed in and out of the airport. This has resulted in a significant reduction in delays for the travelling public. A \$50 million renovation contract has been signed with Air Canada for upgrades to Terminal 2. Construction is under way, with completion scheduled for March 1992. A \$40.3 million extension to the international end of Terminal 2, which will add 1.5 million in passenger capacity, should be operational by June 1990. Renovations are also planned for Terminal 1, with work commencing after the opening of Terminal 3, which is scheduled to open in September 1990. All these projects will go a long way to solving the terminal congestion problem at Pearson.

Technical studies for the new runways at Pearson are also well under way, and the EARP panel begins public scoping meetings tomorrow. Over 100 groups or individuals have requested time to make the panel aware of the issues they feel should be studied by the department.

[Translation]

solution au problème de la pénurie des contrôleurs de la circulation aérienne.

Along with technological advances, we are trying to ensure that the necessary airport infrastructure is in place to meet aviation's needs well into the next century. To do this, it is important to address the issue of air transportation facilities in Southern Ontario. My predecessor, the Honorable Benoit Bouchard, proposed a comprehensive plan comprising immediate, short-range and long-term measures designed to address the problems of the region in a responsible and effective manner.

Ces mesures comprennent l'ouverture de l'aérogare 3, cette année, et la rénovation des aérogares 1 et 2 de l'Aéroport international Pearson; le lancement d'études techniques portant sur de nouvelles pistes proposées à l'Aéroport Pearson et des évaluations publiques des répercussions de ces pistes sur l'environnement; la réalisation d'études des besoins à long terme de l'aviation dans le sud de l'Ontario; et de nombreuses autres mesures importantes visant à assurer l'efficacité, la commodité et la sécurité.

Puisqu'il demeure le principal centre d'activité du réseau de transport aérien canadien, j'entends faire de l'Aéroport international Pearson, de même que de la stratégie pour le transport aérien dans le sud de l'Ontario, l'une de mes principales priorités. Je suis donc heureux aujourd'hui de pouvoir donner un état d'avancement sur les modifications projetées pour l'Aéroport international Lester B. Pearson.

Afin de réduire le nombre important d'annulations et de retards de vols, Transports Canada a mis en place un système de réservation le 12 décembre 1988. Ainsi a-t-on fixé un plafond de 70 vols l'heure au nombre des arrivées et des départs à l'aéroport. Le résultat en fut une diminution importante des retards pour les voyageurs. Un contrat de rénovation de 50 millions de dollars a été signé avec Air Canada pour la rénovation de l'Aérogare 2. Les travaux sont en cours et devraient être terminés en mars 1992. On agrandira au coût de 40,3 millions de dollars l'extrémité internationale de l'aérogare 2, qui devrait être opérationnelle en juin 1990. Elle pourra accueillir 1,5 million de passagers de plus. Des travaux de rénovation sont aussi prévus pour l'Aérogare 1 et devraient débiter avec l'ouverture de l'Aérogare 3, prévue en septembre 1990. Tous ces projets aideront grandement à solutionner les problèmes de congestion aux aérogares de l'Aéroport Pearson.

Les études techniques pour les nouvelles pistes à cet aéroport sont bien engagées et la Commission d'évaluation environnementale commencera à tenir des réunions publiques dès demain. Plus d'une centaine d'intervenants, groupes ou particuliers, ont demandé l'occasion de faire connaître au groupe d'étude les questions qui, à leur avis, devraient être étudiées par le Ministère.

[Texte]

The master plan studies now being done within the department will address the air-side and terminal systems. Studies focusing on the ground-side access component of a plan are being undertaken in conjunction with the province. In addition, a work plan for studying the long-term aviation needs of southern Ontario has been prepared and studies have commenced.

We also have a problem at Vancouver International Airport. The problem of congestion is not just in southern Ontario and Pearson International Airport. For Vancouver International Airport we have recently completed a detailed analysis of the air-side demand and capacity situation. The principal conclusions of this study are that the existing runway system is operating at capacity and will not be capable of absorbing the forecast traffic growth for the next decade without unacceptable delays. Delays are already costing the aviation industry over \$6 million per year in extra operating costs.

We also completed a detailed study of the benefits and costs associated with alternative strategies for dealing with the congestion problem at Vancouver. The options that were considered included demand management and facility expansion, particularly the addition of a parallel runway. The study concluded that the runway option offered the highest net present worth of all the alternatives considered, and on November 6, 1989, my predecessor announced a strategy for dealing with airport congestion in British Columbia. This announcement included a proposal for the construction of a third runway at Vancouver. A draft environmental impact statement on the project has been completed and was submitted to the environmental assessment panel on March 14 for public review and comment.

We have also made a commitment to efficiency, and to do this we came up with what we feel is a bold plan; that is, the direct management of the nation's airports by local airport authorities. It is an idea that has elicited considerable interest. Negotiations are currently taking place with local groups in Vancouver, Edmonton, Calgary and Montreal. In addition, serious interest in the transport policy has been expressed by local interested parties in Quebec City, Sainte-Foy, Winnipeg, Thunder Bay, Hamilton, Windsor and Moncton.

• 1550

Le 4 octobre 1989, le premier ministre a annoncé l'établissement d'une commission royale d'enquête sur un réseau national intégré de transport interurbain de voyageurs pour répondre aux besoins des Canadiens et du Canada de l'an 2000. La Commission cherchera le moyen de maintenir et d'améliorer les services de transport dans les régions et localités canadiennes. Nous entendons travailler de très près avec la Commission, avec laquelle nous avons déjà prévu deux rencontres ce printemps.

[Traduction]

Les études du plan directeur faites maintenant au Ministère porteront sur les systèmes côté piste et ceux de l'aérogare. Des études portant sur l'élément accès côté ville sont entreprises de concert avec la province. De plus, un plan d'étude des besoins à long terme du sud de l'Ontario en services de transport aérien a été préparé et les études ont commencé.

Il y a aussi un problème à l'Aéroport international de Vancouver. Le problème de la congestion ne se limite pas au sud de l'Ontario ni à l'Aéroport international Pearson. Pour l'Aéroport international de Vancouver, nous avons accompli dernièrement une analyse détaillée de la demande côté piste et de la capacité. Selon les principales conclusions de cette étude, le système de pistes actuel fonctionne à pleine capacité et ne pourra pas accueillir la croissance prévue du trafic pour la prochaine décennie, sans que des retards inacceptables se produisent. Les retards coûtent déjà à l'industrie du transport aérien plus de 6 millions de dollars en frais d'exploitation supplémentaires chaque année.

Nous avons aussi terminé une étude détaillée des coûts et avantages reliés à des stratégies de rechange pour résoudre le problème de la congestion à Vancouver. Les solutions envisagées comprennent la gestion de la demande et l'agrandissement des installations, notamment l'ajout d'une piste parallèle. L'étude conclut que l'option concernant la piste offre le plus d'avantages nets de toutes les solutions étudiées. Le 6 novembre 1989, mon prédécesseur a annoncé une stratégie pour résoudre le problème de la congestion aéroportuaire en Colombie-Britannique. Cette annonce portait entre autres sur la proposition de construire une troisième piste à Vancouver. Un projet d'énoncé des répercussions des travaux sur l'environnement a été préparé et présenté au groupe d'évaluation environnementale le 14 mars pour examen public et commentaires.

L'engagement du gouvernement en vue d'assurer l'efficacité des transports a engendré des plans audacieux, dont la gestion directe des aéroports de notre pays par des administrations locales et c'est une idée qui a suscité beaucoup d'intérêt. Des négociations sont en cours avec des groupes locaux à Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal. En outre, des groupes locaux à Québec-Sainte-Foy, Winnipeg, Thunder Bay, Hamilton, Windsor et Moncton ont exprimé un intérêt réel pour cette politique de transport.

On October 4, 1989, the Prime Minister announced the establishment of a Royal Commission on a national integrated intercity passenger transportation system to meet the needs of Canada and Canadians in the 21st century and to ensure that transportation links among Canada's regions and communities are maintained and improved. We will be working closely with the Commission and have scheduled two formal meetings with it this spring.



## [Text]

Ces dernières années, les Canadiens se sont intéressés de plus en plus aux questions écologiques. Ils s'efforcent de protéger et d'améliorer la qualité de l'air, de l'eau et du sol. Transports Canada s'est toujours soucié de l'écologie et sait bien qu'un système de transport sûr réduit les risques écologiques et favorise une expansion soutenue.

Des modifications aux règlements établis en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ont été apportées pour élargir la réglementation existante. Ces mesures établiront un meilleur système pour régler les mouvements nationaux et internationaux de déchets dangereux.

Canada's motor vehicle emission standards are already among the toughest in the world. Transport Canada's officials are working with Environment Canada to develop even more stringent standards, which will come into effect in the mid-1990s.

Curbing emissions is an important component of the federal action plan announced last April by the ministers of Transport and Environment to cut ground-level ozone, smog, global warming, and acid rain. The proposal is also consistent with the federal government's efforts to protect the health of Canadians.

The department will be implementing a comprehensive plan to address environmental concerns at all airports under its jurisdiction. Transport Canada is also assessing the implications of recent court decisions in the Rafferty-Alameda and Oldman River cases on its policies and procedures for environmental assessment.

The Canadian Coast Guard has the lead responsibility in marine emergencies. It will be responsible for providing advice to me on the recommendations of the Public Review Panel on Marine Spills and Tanker Safety, once we have received it.

The Coast Guard will continue its key role to maintain and enhance a safe and efficient national marine transportation system. It will continue to provide a full range of vessel traffic services and ice-breaking support for northern supply. It will work with individual Canadians in such areas as boating and fishing vessel safety.

In these modern times the topic of transportation safety encompasses the related issue of substance use. On March 16 I tabled in the House of Commons a strategy on substance use in Canadian transportation for referral to this committee.

As you will all know, this committee made a number of recommendations concerning the use of drugs and alcohol in the rail industry in 1987. The government's response to your report was that it would undertake a

## [Translation]

In recent years, Canadians have increasingly become aware of environmental issues. They are actively endeavoring to protect and improve air, water and soil quality. Transport Canada has always been environmentally conscious and is aware that a safe transportation system reduces environmental risks and promotes sustainable development.

Currently, amendments to regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act have been implemented to broaden the application of existing regulations. These will establish a better tracking system for domestic and international movement of hazardous waste.

Les normes canadiennes concernant les émissions des véhicules automobiles sont déjà parmi les plus strictes au monde et Transport Canada oeuvre avec Environnement Canada pour élaborer des normes encore plus sévères qui entreront en vigueur au milieu des années 90.

La réduction des émissions est l'un des éléments importants du plan d'action fédéral annoncé en avril dernier par les ministres des Transports et de l'Environnement pour lutter contre le niveau d'ozone au sol, le réchauffement du globe et les pluies acides. Cette proposition va de pair avec les efforts du gouvernement fédéral pour protéger la santé des Canadiens.

Mon ministère mettra de l'avant un plan d'ensemble pour traiter des préoccupations touchant l'environnement à tous les aéroports de sa compétence. Transports Canada étudie aussi les conséquences des récentes décisions prises par les tribunaux et touchant les cas de Rafferty-Alameda et Oldman River sur ces politiques et procédures en matière d'évaluation environnementale.

La Garde côtière canadienne est l'organisme responsable lors d'urgences maritimes. Elle sera chargée de me fournir des conseils sur les recommandations du groupe d'examen public sur les déversements d'hydrocarbure et la sécurité des pétroliers une fois qu'elle l'aura reçu.

La garde côtière continuera de jouer un rôle clé visant à maintenir et à rehausser un système de transport national maritime sûr et efficace. Elle continuera aussi de fournir une vaste gamme de services du trafic maritime et de brise-glace pour le réapprovisionnement du Nord, par exemple. Elle poursuivra aussi ses efforts de concertation avec les Canadiens, notamment dans le domaine de la sécurité des embarcations de plaisance et des bateaux de pêche.

Dans les temps modernes où nous vivons, la question de la sécurité des transports englobe le sujet connexe de la consommation d'alcool et de drogues. Le 16 mars, j'ai déposé à la Chambre des communes une stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie des transports et je l'ai soumise à ce Comité.

Vous vous rappelerez que le comité avait fait plusieurs recommandations touchant la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire en 1987. Le gouvernement a répondu à votre rapport en disant qu'il

## [Texte]

similar examination of the nature and extent of substance use in other modes. We have now completed these studies, including a comprehensive survey of some 18,000 employees in safety-sensitive positions in the transportation industry.

The strategy, which I have referred to this committee for consultations, responds to the findings of these studies. It builds on current measures to maintain and enhance transportation safety. These measures are in keeping with the national drug strategy. Our premise is straightforward: that substance use and abuse is a problem which unfortunately exists in our society. The transportation workplace has not escaped it entirely.

In anticipation of the committee's wish to address this issue, I have with me Ken Sinclair, the Assistant Deputy Minister for Policy and Co-ordination. Mr. Sinclair will explain the steps and studies that have resulted in our strategy. I will conclude by summarizing the strategy as follows:

1. To provide or amend regulations to prohibit workplace-related use of or workplace influence or impairment by drugs or alcohol in all safety-sensitive transportation positions.
2. To require employers to provide substance use education programs for employees in safety-sensitive transportation positions.
3. To require that all transportation employees in safety-sensitive jobs have access to employee assistance programs to help with any substance problems.
4. To apply a definition of safety-sensitive positions throughout all relevant regulations governing the federal transportation sector.
5. To apply means of identifying prohibitive substance use, through mandatory substance use identification programs for management and supervisory personnel; and
6. To develop legislation in consultation with interested parties to require substance testing of transportation employees in safety-sensitive positions after an accident, as part of a required medical examination, for cause, before employment in a safety-sensitive position, and under a program having a random element in the workplace.

• 1555

I will not prejudge in any way what the committee does. Some of the things you may want to look at include requirements for confidentiality as part of any testing program, rules for testing after a transportation accident—i.e. asking what time and for how long—frequency of distribution of educational material to employees in safety-sensitive positions, and methods of administering testing programs with a random element.

## [Traduction]

entreprendrait une étude du même genre dans les autres modes de transport. Nous avons maintenant terminé ces études, y compris une vaste enquête auprès de 18,000 travailleurs occupant des postes reliés à la sécurité dans l'industrie des transport.

La stratégie que je vous ai soumise pour consultation répond aux conclusions de ces études et s'appuie sur les mesures actuelles pour maintenir et rehausser la sécurité des transports. Ces mesures vont de pair avec la stratégie nationale anti-drogue. Nos prémisses sont claires: la consommation et l'abus d'alcool et de drogues font malheureusement partie de notre réalité sociale et le secteur des transports n'échappe pas entièrement à ce problème.

Suite au désir exprimé par le comité de traiter de cette question, je me permets de présenter M. Ken Sinclair, Sous-ministre adjoint, Politiques et Coordination. M. Sinclair vous expliquera les étapes et les études qui nous ont permis de formuler une stratégie, dont voici les points saillants:

1. Modifier les règlements actuels ou en introduire de nouveaux pour interdire la consommation d'alcool ou de drogues en milieu de travail, le travail avec facultés affaiblies ou sous l'effet d'alcool ou de drogue chez les titulaires de postes reliés à la sécurité.
2. Exiger des employeurs qu'ils fournissent des programmes d'éducation sur la consommation d'alcool et de drogues aux titulaires de postes reliés à la sécurité.
3. Exiger que tous les titulaires de postes reliés à la sécurité aient accès à un programme d'aide aux employés afin d'aider ceux d'entre eux qui auraient des problèmes de consommation d'alcool ou de drogues.
4. Définir les postes reliés à la sécurité dans tous les règlements applicables au secteur fédéral des transports.
5. Utiliser les moyens de détecter la consommation d'alcool ou de drogues par le biais de programmes obligatoires destinés au personnel de direction et de supervision.
6. Élaborer les dispositions législatives nécessaires pour exiger le dépistage de l'alcool et des drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité après un accident; dans le cadre d'un examen médical requis; comme condition d'embauche dans un poste relié à la sécurité; pour motifs raisonnables et en vertu d'un programme comportant un élément d'imprévu en milieu de travail.

Je ne préjugerai absolument pas du travail que fera le comité. Vous voudrez peut-être étudier certaines questions comme les exigences en matière de confidentialité pour tout programme de dépistage, les règles concernant le dépistage après un accident dans le domaine des transports, c'est-à-dire quand et pour combien de temps, la fréquence de distribution de matériel éducatif destiné aux employés dans des postes reliés à la sécurité et la



[Text]

I intend that this committee have the co-operation of our department and, with a 90-day consultation period, you should be able to call interested parties from both employers and employees, as well as those persons interested in the health issues. It should be a full consultation and I look forward to the recommendations of this committee.

Ken will now make a presentation on substance use, and we can then answer questions whenever you wish, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I thank you, Mr. Minister.

I am in the hands of the committee. In order to have the slide presentation, which is in English only, while the appropriate documentation is in English and French, do members want to... Because of other problems this committee encountered in trying to get the work plan, knowing we had the reference, we do have a tentative schedule that I wanted to put before members, with a list of suggested witnesses. We will then have a full discussion on the schedule.

The idea is to address that schedule on Tuesday, from 9.30 a.m. until 11 in order to organize that and/or other business matters. Then we hope to have your officials appear at 11 a.m. in order to begin this particular study.

If I was sitting there, I might want to get into questions on what you have already said, rather than open up the drug substance issue now. Otherwise we will only have time for one or two rounds. Many members have indicated an interest and I have a few questions myself. What is the committee's desire?

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Chairman, I would concur with you on that point. I have a number of items to raise that are unrelated to the new drug policy. One of the reasons this committee has worked well together is that we have been able to focus on issues. Separating the drug policy, as you suggested, would be the better way to go.

**Mr. Lewis:** I agree, Mr. Chairman.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, we obviously want to cover a number of items as this is the first time we have had a chance to see the minister, whom we welcome. But it might be helpful if you put a number of basic process questions on this referral that has come to the committee.

As I understand it, the policy has been referred and we are to examine it in broad strokes, as laid down. We will subsequently receive a piece of legislation and we are not even sure what kind of legislation it will be or whether it

[Translation]

façon d'administrer un test comportant un élément d'imprévu en milieu de travail.

J'entends offrir à votre comité la pleine et entière collaboration de mon ministère et, grâce à une période de consultation de 90 jours, vous devriez avoir le temps de contacter toutes les parties intéressées du côté de l'employeur et du côté des employés, sans oublier les gens qui s'intéressent à ces questions de santé. La consultation devrait être pleine et entière et je compte bien recevoir vos recommandations.

Ken vous présentera maintenant quelque chose sur l'abus des drogues et nous pourrions ensuite répondre à vos questions, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

C'est au comité d'en décider. Les diapositives ne seront présentées qu'en anglais même si la documentation est disponible à la fois en anglais et en français, alors j'aimerais savoir si les députés désirent... À cause d'autres problèmes qu'a eu le comité pour arrêter son plan de travail, sachant que nous avons le mandat, j'aimerais quand même présenter un projet d'échéancier aux membres du comité avec une liste de témoins potentiels. Nous pourrions ensuite discuter à loisir de l'échéancier.

Il s'agissait donc de décider de l'échéancier mardi, de 9h30 jusqu'à 11h afin d'organiser notre travail et de nous occuper de tout autre question afférente. Nous espérons pouvoir ensuite faire comparaître vos fonctionnaires à 11h pour commencer cette étude.

Si j'étais à leur place, je préférerais peut-être d'abord vous poser des questions sur ce que vous avez déjà dit plutôt que d'ouvrir immédiatement toute cette question d'abus de drogues. Sinon, nous aurons à peine le temps de faire un ou deux tours. Beaucoup de députés ont déjà manifesté leur intérêt et j'ai quelques questions à poser moi-même. Que désire le comité?

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le président, je suis d'accord avec vous. J'ai un certain nombre de questions à soulever qui n'ont rien à voir avec cette nouvelle politique sur la drogue. Une des raisons pour lesquelles notre comité a réussi à si bien fonctionner c'est que nous avons pu nous concentrer sur les questions à l'étude. Il serait préférable de laisser cette question des drogues pour une autre fois, comme vous l'avez proposé.

**M. Lewis:** D'accord, monsieur le président.

**M. Tobin:** Monsieur le président, nous avons certainement une série de questions à aborder et c'est la première fois que nous avons l'occasion de rencontrer le ministre, à qui nous souhaitons d'ailleurs la bienvenue. Cependant, il serait peut-être utile de se poser certaines questions fondamentales sur ce mandat qui vient d'être confié à notre comité.

Si j'ai bien compris, nous sommes saisis de cette politique et nous devons en étudier les implications générales, pour ainsi dire. Nous serons, à une date ultérieure, saisis d'un projet de loi dont nous ne savons

[Texte]

is a separate piece of legislation or consists of amendments to existing legislation, which I find to be a little confused. Perhaps it can be straightened out, but it seems a rather strange way to proceed. You might clarify the matter on our behalf. I am ready to go.

**The Chairman:** You have raised a good point, as you usually do. But, frankly, the minister has opened up so many interesting areas for questions that I really think in your position you should be ready to let us handle this on Tuesday with the officials he has here. The minister is obviously going to be back before the committee before estimates are over.

• 1600

**Mr. Benjamin:** I would hope so.

**Mr. Angus:** He already said he would be.

**The Chairman:** I know, but we are already arranging when.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, there are a number of broad policy areas—

**The Chairman:** Is it the consensus of the committee that we leave the drug substance matter until Tuesday when—

**Mr. Tobin:** I may touch on it.

**The Chairman:** Oh, you can touch on it. He has already raised it in his presentation.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** On the same point, I would think we should leave that, because we do have the minister before us this afternoon, and we do have a wide range of questions. And whether it be on Tuesday or another time, we would set a time slot for specifically that issue, but if we touch on it, so be it.

**The Chairman:** I am not going to rule out any questions, because the minister has raised it. It is just that I did not want to get into that in too much detail, which I really hoped to do Tuesday with officials. In other words, I think it would be a heck of a lot better to explore with the minister some of the things he has opened up as this, as members have mentioned and I have certainly acknowledged and he has acknowledged, is his first time here.

So I am going to throw it open to you, Mr. Tobin, and then Mr. Angus, Mr. Pronovost, Mr. Keyes, Mr. Benjamin, Mr. Gray, and Mr. Chadwick, at this stage.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I join you and all colleagues in welcoming the minister to the committee, and we hope the minister, as he said, has a disposition that has allowed him to develop pretty good relationships with members on all sides of the House, which we hope will be maintained in this committee.

**Mr. Chairman,** rather than question the minister on specific items, because he is still new to the job, although I am sure he has done great work and made great progress

[Traduction]

pas s'il s'agit d'un projet de loi comme tel ou plutôt de modifications qui seront proposées à la loi actuelle, que je trouve d'ailleurs un peu confuses. Peut-être est-il possible de l'améliorer, mais cela me semble une étrange façon de faire. Vous pourriez peut-être chercher à obtenir des éclaircissements pour nous. Moi, je suis prêt.

**Le président:** Vos observations sont tout à fait judicieuses, comme toujours. Le ministre a soulevé tant de questions intéressantes que vous devriez nous permettre d'en traiter mardi prochain avec les fonctionnaires ici présents. Le ministre reviendra de toute évidence devant le comité avant que l'étude des prévisions budgétaires ne soit terminée.

**M. Benjamin:** J'y compte bien.

**M. Angus:** Il s'est déjà engagé à le faire.

**Le président:** Nous sommes en train de fixer une date.

**M. Tobin:** Monsieur le président, un certain nombre de questions de principe. . .

**Le président:** Le comité est-il d'accord pour que nous reportions à mardi prochain l'étude de la stratégie sur la consommation de drogues illicites. À ce moment-là. . .

**M. Tobin:** J'effleurerai peut-être quand même le sujet.

**Le président:** Vous êtes libre de la faire puisque le ministre a lui-même abordé le sujet dans son exposé.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** À mon avis, nous devrions aborder ce sujet la semaine prochaine puisque nous avons beaucoup d'autres questions à poser au ministre cet après-midi. Nous pourrions réserver la séance de mardi prochain, ou une autre séance à l'étude exclusive de cette question, ce qui n'empêche pas qu'on l'effleure aujourd'hui.

**Le président:** Aucune question à ce chapitre ne sera jugée irrecevable puisque c'est le ministre qui a lui-même abordé le sujet. Je préférerais cependant que nous étudions cette stratégie en détail mardi prochain avec les fonctionnaires. En d'autres termes, j'estime qu'il vaudrait mieux discuter avec le ministre des autres dossiers dont il a fait mention dans son exposé étant donné surtout que c'est la première fois qu'il comparait devant le comité depuis sa nomination.

Veillez donc ouvrir la période des questions, monsieur Tobin. Je laisserai ensuite la parole à Mm. Angus, Pronovost, Keyes, Benjamin, Gray et Chadwick.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je me joins à vous et à mes collègues pour souhaiter la bienvenue au ministre. J'espère qu'il fera profiter ce comité du don qui, selon ses dires, lui permet d'entretenir d'excellentes relations avec les députés de tous les partis.

Monsieur le président, je suis convaincu que le ministre n'a ménagé aucun effort depuis sa nomination pour maîtriser ses dossiers, mais comme cette nomination



[Text]

in the short time he has been there, this is not a "trivial pursuit" of the Transport department, so we will not play it that way and I will ask some broad policy questions so we get a sense of where the minister is.

You touched on the question of airports. You mentioned in your presentation the continuing negotiations with a number of airports and local airport authorities, an interest being expressed by a number of others. But there is another question separate and apart from that which I want to raise with you as a concept, the PACX port concept that is out there floating around. I am sure that all of the appropriate people at the table, and perhaps you as well, Mr. Minister, are quite familiar with it. I am not holding a brief for or against the PACX port proposal itself, but that kind of approach to airport management, that kind of approach to airport expansion is out there, it is on the table.

This proposal was undertaken by a group of people who are familiar with the bureaucracy and how it works. In fact a former deputy minister is involved, as I understand it, and other interested parties, in putting together a very serious proposal where in essence a concept is being submitted to the government that airports, specifically Pearson, be turned over for a period of 30, 40, 50 years to the private sector, and all buildings be turned over to the private sector to be run and managed in total by a private sector operation. The so-called benefit of that kind of approach is that it is an opportunity to get access to large amounts of new capital to do the necessary improvement expansion, and the capital does not have to come out of taxpayer coffers. I am sure you are familiar with what I am talking about.

As one member of this committee, and I am sure all of us, I am interested in knowing whether or not that kind of proposal, from whatever quarter it may come, is being looked at by you, sir, and your department as a viable option or a kind of approach to be taken to meeting the requirements for capital investment and expenditure over the next period of time at Canada's airports.

**Mr. Lewis:** You have hit upon a suggestion that has been made by one group. Our difficulty in providing for airport expansion is one that is financial, and I am not going to get into fighting the deficit with you at this table. For that reason the method of financing Terminal 3 was devised. When I had my other hat on as Treasury Board, I know that a great deal of work went into examining that proposal so that all areas of the government's asset base and concerns, such as safety and maintenance, were taken care of.

• 1605

All I can say to you is that PACX port is one of the methods that has been suggested for financing runway expansion, and at this point we are interested in any and

[Translation]

est toute récente, je ne lui ferai pas subir un examen en règles, et je me contenterai de l'interroger sur les grandes orientations de son ministère.

Vous nous avez parlé des aéroports, monsieur le ministre. Vous avez mentionné que des négociations sont en cours avec les administrateurs de certains aéroports et que des consultations ont lieu avec d'autres. J'aimerais cependant vous parler de l'offre qui a été faite par la société Paxport et qui est à l'étude. Je sais qu'un certain nombre autour de cette table, dont peut-être vous-même, monsieur le ministre, savez de quoi il s'agit. Je ne prends pas parti pour ou contre cette proposition, mais j'attire votre attention sur le fait qu'on envisage la possibilité de confier au secteur privé la gestion et l'agrandissement des aéroports.

Cette proposition a été présentée par des gens qui connaissent bien la filière hiérarchique. Un ancien sous-ministre ferait même partie de ce groupe qui a fait une proposition très sérieuse aux termes de laquelle le gouvernement confierait à une entreprise privée la gestion des aéroports, et en particulier celle de Pearson, ainsi que des aéroports pendant de 30 à 50 ans. L'avantage qu'on y voit, c'est que le contribuable n'aurait pas à financer l'agrandissement des aéroports, lequel exige d'énormes capitaux. Je suis convaincu que vous avez tous entendu parler de cette proposition.

Tous les membres de ce comité aimeront sans doute savoir si votre ministère étudie sérieusement ce genre de proposition, et s'il considère que ce serait une façon de financer l'agrandissement des aéroports canadiens.

**M. Lewis:** Vous mentionnez la proposition qui nous a été soumise par un groupe en particulier. Le problème qui se pose, c'est évidemment de trouver les fonds nécessaires pour financer l'agrandissement des aéroports. Je ne vais pas vous vanter les mérites de la lutte contre le déficit, mais voilà pourquoi on a envisagé cette possibilité pour financer l'agrandissement de l'aérogare n° 3. Comme j'ai déjà été ministre du Conseil de Trésor, je sais qu'on a étudié avec grand soin cette proposition pour s'assurer qu'on a bien tenu compte de tous les aspects de la question, et notamment de la protection des actifs du gouvernement, de la sécurité et de l'entretien.

PAXPORT nous a proposé un moyen de financer le prolongement des pistes, et nous ne saurions pour l'instant négliger aucune proposition qu'elle qu'en soit la

[Texte]

all proposals, no matter who they come from. It is very much at the suggestion stage and nothing has been finalized.

**Mr. Tobin:** So is it fair to say that from the department's point of view, the government's point of view, that kind of concept—and PACX port is but an example—is on the table and being looked at?

**Mr. Lewis:** Everything is on the table. To the best of my knowledge, nothing has been discarded and no decisions have been reached.

**Mr. Tobin:** That would certainly indicate to this committee, Mr. Chairman, that we ought to take a look. We just heard that kind of proposal is on the table, is being looked at; nothing has been discarded. We ought to look at it very soon, and I will leave that item there.

I want to ask the minister—perhaps he can give us an update to the extent that he can do so and still be at arm's length—what is happening with the royal commission on transportation that was announced. There was to be a royal commission to tell us the state of the transportation network in Canada, the interrelationships between the various modes and the way of the future. It was announced with a fair amount of fanfare some time ago, and, quite frankly, like the snow in spring it seems to be dissipating to a greater extent every day. We have not heard much.

**Mr. Glen Shortliffe (Deputy Minister, Transport Canada):** The royal commission has been going through its organizational phase. It has assembled its core staff under the executive director. It has been involved in a number of internal meetings and has commissioned, as I understand it, a number of research projects.

It is just beginning a series of informal discussions with interested segments of the transportation community across the country. To illustrate, for example, the senior executive of Transport Canada will be spending the whole of next Monday morning with all the members of the royal commission to begin a dialogue on the issues that are facing us as we approach the 21st century in the transportation field.

As I understand it, the royal commission's intention is to do that informally with a number of other interested segments of the transportation community throughout the country. My understanding at this stage is that—

**Mr. Tobin:** Including this committee?

**Mr. Shortliffe:** I am not speaking for the royal commission, as you will appreciate, but my understanding is that the chairman and his commissioners would welcome an informal exchange with members of the committee, and if we could help to arrange that then we would be very glad to do so.

My understanding is that dates have not yet been fixed, but the royal commission is looking towards public hearings in the fall of this year.

**Mr. Tobin:** There is a question I would like to put to you, because it is one we have contemplated around this

[Traduction]

provenance. Tout est encore à l'étape de projet, rien n'a été décidé.

**M. Tobin:** On peut donc dire que le gouvernement envisage la possibilité de confier à une entreprise comme PAXPORT la gestion de ses aéroports?

**M. Lewis:** Toutes les possibilités sont à l'étude. À ma connaissance, aucune d'entre elles n'a encore été rejetée, et aucune décision finale n'a été prise.

**M. Tobin:** Dans ce cas, monsieur le président, ce comité aurait intérêt à étudier la question dans les plus brefs délais. Le ministre vient de nous dire qu'aucune possibilité n'a été écartée.

Le ministre peut-il nous dire, sans se compromettre, ce qu'il en est de la Commission royale d'enquête sur les transports dont on nous a annoncé la création. Cette Commission royale devait évaluer l'état du réseau de transports au Canada ainsi que les relations entre les divers modes de transport, et proposer des solutions pour l'avenir. Il y a déjà un certain temps, le gouvernement a claironné son intention de créer cette commission, mais nous l'attendons toujours.

**M. Glen Shortliffe (Sous-ministre, Transports Canada):** La Commission royale est actuellement en voie d'être mise sur pied. Un directeur administratif a été choisi, lequel a recruté son personnel de base. Plusieurs réunions internes ont déjà eu lieu et un certain nombre de projets de recherche sont déjà en cours.

La Commission royale vient d'entamer des discussions officielles avec les parties intéressées du secteur des transports. Ainsi, le cadre supérieur de Transport Canada entamera lundi matin un dialogue avec les membres de la Commission royale pour établir les défis qui se posent dans le domaine des transports à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle.

La Commission royale a, semble-t-il, l'intention d'avoir des discussions semblables avec les autres parties intéressées du secteur des transports. À cette étape-ci, . . .

**M. Tobin:** Y compris avec le comité?

**M. Shortliffe:** Je ne prétends pas parler au nom de la Commission royale, mais je pense que son président et ses commissaires seraient heureux de s'entretenir avec les membres du comité. Je me permets de vous offrir nos services pour organiser une rencontre.

La Commission royale compte tenir des audiences publiques à l'automne, mais n'a pas encore arrêté de date.

**M. Tobin:** Comme il en a déjà été question entre nous, j'aimerais vous demander quel est le mandat de la



[Text]

table ourselves, and that is a question on the mandate of the royal commission. Obviously they are working hard. They are meeting with you and all of your officials in the department. They have commissioned a number of studies. Surely, then, one would expect that they have a pretty good understanding of what their mandate includes or excludes. One of the questions we have had around this table amongst ourselves as we have discussed the royal commission and its work is whether or not the mandate of the commission includes the whole question of rail freight, because it would be, at least speaking for myself if not for the committee, incredible to me that the commission was going to do a job on transportation and make recommendations vis-à-vis transportation and would exclude that area.

**Mr. Shortliffe:** The committee of course is aware of the stated mandate put to the royal commission when it was established last fall. Again I would like to emphasize that of course I am not speaking for the royal commission itself, but I do know that the commissioners have had some considerable discussion internally about the nature of their mandate.

The focus of the royal commission's mandate is on intercity passenger transportation; but, recognizing that, I think the answer to your question, Mr. Tobin, is that it is recognized by the commission that this is going to have to take into question things such as rail freight.

**Mr. Tobin:** I respect the answer. I put the question to the wrong person. I should put it to the minister, not to the deputy minister, because this is an important question. What is the minister? He is the Minister of Transport of Canada now, and has been for some weeks—a quick study.

What is the minister's understanding of the mandate of the royal commission? This is a very important question. Does the mandate include all facets of transportation in Canada and the inter-relationships of those modes of transportation in Canada, or does it exclude certain modes? It is a very important and fundamental question. Mr. Minister, I know you are going to give us a straight answer.

• 1610

**The Chairman:** Well, let him answer, because as you well know, Mr. Tobin, while this is the Minister of Transport, I am glad you opened up this whole question of the royal commission. I must say I was interested in part of the answer from the deputy minister.

We have had some communication with the royal commission and we are going to try to perhaps create a precedent. I think I can speak for the committee, because in the steering committee we do not see any reason why the royal commissioner and his commissioners, certainly the chairman, do not appear before this committee to perhaps answer some of the questions of members in terms of their focus and priorities and what they are going to do.

[Translation]

Commission royale. De toute évidence, la Commission travaille d'arrache-pied, elle a rencontré les fonctionnaires du ministère et a commandé plusieurs études. On s'attendrait à ce que la Commission ait une assez bonne idée de son mandat. Quant à nous, nous nous sommes demandé si la Commission royale avait pour mandat de faire enquête sur le transport ferroviaire des marchandises. Pour ma part, je ne vois pas comment la Commission pourrait décemment étudier la question des transports sans toucher à ce sujet.

**M. Shortliffe:** Le comité sait certainement quel a été le mandat officiel confié à la Commission royale lors de sa création l'automne dernier. Encore une fois, je ne prétends pas parler au nom de la Commission, mais je sais que les commissaires ont eux-même discuté assez longuement de la portée de leur mandat.

La Commission royale doit surtout se pencher sur le transport inter-ville des passagers. En réponse à votre question, monsieur Tobin, la Commission elle-même estime qu'il lui faudra tenir compte notamment du transport ferroviaire des marchandises.

**M. Tobin:** Je vous remercie de votre réponse, mais je me rends compte que j'ai posé cette importante question à la mauvaise personne. J'aurais dû l'adresser au ministre. Son portefeuille lui a été confié il y a déjà quelques semaines, et il doit connaître la réponse.

Le ministre peut-il donc nous dire quel est le mandat de la Commission royale? Il s'agit d'une question très importante. La Commission royale est-elle habilitée à étudier tous les aspects du dossier des transports au Canada et à évaluer les relations entre tous les modes de transport ou doit-elle plutôt se limiter à certains modes en particulier? C'est une question fondamentale que le ministre ne cherchera pas à esquiver, j'en suis certain.

**Le président:** Permettez-lui d'y répondre, monsieur Tobin. À titre de ministre des Transports, M. Lewis connaît sûrement la réponse à cette question, mais je dois dire que les commentaires du sous-ministre m'ont intéressé.

Nous avons eu des contacts avec la Commission royale, et nous allons essayer de créer un précédent. Je crois pouvoir parler au nom du comité, étant donné que le comité de direction s'est déjà prononcé sur la question. Il ne voit pas pourquoi le président de la Commission et ses commissaires ne comparaitraient pas devant le comité pour répondre à ces questions au sujet de son mandat et de ses priorités.

[Texte]

Anyway, that is not your problem. I guess the reason I am intervening, Mr. Tobin, is that while this is the Minister of Transport, he is not really responsible for the appointment of the royal commission, as you well know.

**Mr. Tobin:** Yes, but he understands the government's policy.

**The Chairman:** Mr. Shortliffe answered it pretty well, but anyway, Minister, carry it away and say whatever else you want to say, if you want to say anything further.

**Mr. Lewis:** I think the deputy answered it properly when he said you cannot examine it without having some idea as to how your proposed solutions might impact on the freight solution, but our biggest problem was to get people moving around this country, and that is what this commission is focusing on.

As far as who the committee calls as witnesses, it would seem to me that as a parliamentary committee you have the right to call whomever you want as witnesses. You could make the invitation and see what happens.

**The Chairman:** I appreciate that I intervened, Mr. Tobin, but we have to move this thing along.

**Mr. Tobin:** May I ask just one question?

**The Chairman:** A very short one, or a new topic?

**Mr. Tobin:** It is a new topic.

**The Chairman:** Well, no, you cannot. I am going to ask one further question on the royal commission, and you are right, Mr. Minister, it is up to us to—

**Mr. Tobin:** I am delighted to share my time with you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I took your time. Mr. Tobin, I am trying to be fair, as all chairmen of all committees are fair. I am going to ask a question that—

**Mr. Tobin:** Ordinarily it is the chairman who ends a filibuster.

**The Chairman:** *Touché.* We have not got there yet!

I am going to ask a question, and it is not put facetiously. I know the minister is new and the deputy minister has been there in that department for several years.

As I understand it, in the department there was a study of about \$2 million or more on inter-modal activity, and I guess it was raised to the minister as a matter of policy. On major transportation issues, is the department going to sit by and wait until a royal commission reports, or is it going to develop? This is the catch-22 situation.

What are you going to do about high-speed rail and highway policy, and so on? Are you going to wait for the royal commission report? What were you doing on inter-modal transportation problems in the department? As we increase the staff of the royal commission, are we going to

[Traduction]

Quoiqu'il en soit, ce n'est pas votre problème. Je voulais simplement vous rappeler, monsieur Tobin, que ce n'est pas M. Lewis qui a créé la Commission d'enquête royale, même s'il est le ministre des Transports.

**M. Tobin:** Oui, mais il connaît la politique du gouvernement.

**Le président:** M. Shortliffe a plutôt bien répondu à la question, mais ajoutez ce que bon vous semble, monsieur le ministre.

**M. Lewis:** Le sous-ministre a eu raison de dire que la Commission devait nécessairement s'interroger sur les conséquences des solutions qu'elle pourrait proposer sur le transport ferroviaire des marchandises. C'est cependant le transport des passagers qui fait actuellement problème, et c'est pourquoi la Commission doit s'intéresser de plus près à cette question.

Quant au comité, j'estime qu'il a le droit de convoquer à comparaître qui bon lui semble. Invitez donc les commissaires, et attendez de voir la suite.

**Le président:** Je sais bien que je suis intervenu, monsieur Tobin, mais il faut avancer.

**M. Tobin:** Puis-je poser une dernière question?

**Le président:** Soyez bref. Votre question porte-t-elle sur un autre point?

**M. Tobin:** Oui.

**Le président:** Dans ce cas, non, vous ne le pouvez pas. Je vais poser une dernière question sur la Commission royale. Vous avez raison de dire, monsieur le ministre, que c'est à nous. . .

**M. Tobin:** Je suis heureux de partager mon temps avec vous, monsieur le président.

**Le président:** J'ai empiété sur votre temps, monsieur Tobin. Comme tous les présidents de comité, j'essaie d'être juste. Je vais poser une question. . .

**M. Tobin:** C'est d'ordinaire le président qui met fin à l'obstruction systématique.

**Le président:** *Touché.* Nous n'en sommes pas encore là!

Je pose une question très candidement, sans vouloir faire de l'esprit. Je sais que le ministre occupe depuis peu ses fonctions, mais le sous-ministre occupe les siennes depuis plusieurs années.

Le ministère a paraît-il consacré au moins 2 millions de dollars à une étude sur le transport multimodal. Le ministre doit être au courant. Dans ce cas, le ministère va-t-il se contenter d'attendre que la Commission royale lui fasse part de ses conclusions, ou va-t-il aller de l'avant? On ne s'en sort plus.

Quelle décision allez-vous prendre au sujet du train à grande vitesse et des autoroutes? Allez-vous attendre de connaître les conclusions de la Commission royale? Quelle a été l'issue de l'étude sur le transport multimodal? Allons-nous diminuer les effectifs du



[Text]

decrease the staff of the Department of Transport? That is the facetious part.

**Mr. Lewis:** The whole question of rail passenger transportation was one that... As you are aware, there has been quite a bit of public debate, and what better way to include the public in the debate than to have a royal commission and to take submissions?

It does not mean the department does not have ongoing studies. Lord knows, I have seen enough briefs lately to tell you that. It is another way of getting at the process of listening to people and studying things, so that they are both on train at the same time.

**The Chairman:** "On train at the same time". That is an interesting pun.

**Mr. Angus:** Mr. Minister, welcome. Congratulations once again on your appointment. I am not sure which of us is following which of us around, but so be it.

• 1615

As you are aware from a letter I gave you yesterday, the VIA Rail appeal—my appeal and Greenpeace's and that of the City of Thunder Bay—is before the Federal Court on May 9. VIA, through a company called Canak International, placed advertisements in various North American newspapers asking for bids on the surplus rolling stock of VIA Rail. Would you be prepared to request that VIA not make any decision on the disposition of that rolling stock until, preferably, the royal commission has reported, but if not, at least until the court action I have undertaken has been fully completed?

I think one of the things we learned from the last time there were major cuts to VIA Rail, when the Liberals cut it back in 1981, was that when they were restored, one of the difficulties was insufficient rolling stock to replace the network. It will have a direct impact if either the court rules in my favour or the royal commission recommends the establishment of a rail system greater than what we have today.

**Mr. Lewis:** I think it is fair to say the program VIA has under way is one of refurbishing the stock they have and selling rolling stock that is in poor condition and overdue for retirement. The suggestion has been made to store the surplus fleet, but I am advised it would be expensive to store. It would not be economic to restore it to service. Obviously, Mr. Angus, they are not selling the new stuff. They are selling the oldest equipment. Preference is being given to Canadian purchasers, if there are any.

I think that is the best way of answering it. Yes, they are down-sizing their fleet, but they are selling the oldest cars and equipment in an effort to keep what they have as top equipment.

[Translation]

ministère des transports pour augmenter ceux de la Commission royale? Voilà pour l'esprit.

**M. Lewis:** Comme vous le savez, la question du transport ferroviaire des passagers a suscité toute une polémique, et quelle meilleure façon de consulter le public que de créer une commission royale d'enquête chargée d'entendre des témoignages?

Cela n'empêche pas le ministère de poursuivre ses études. À en juger par le nombre de rapports qu'on m'a soumis dernièrement, je peux vous assurer que mes fonctionnaires ne se tournent pas les pouces. L'objectif visé, en créant une commission d'enquête, c'était de permettre aux gens de se faire entendre et de poursuivre simultanément les études en cours, avoir les deux choses en train.

**Le président:** «Les deux choses en train», quel bon jeu de mots.

**M. Angus:** Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. Encore une fois, félicitations pour votre nomination. Je ne sais pas qui de nous deux suit l'autre, mais peu importe.

Comme je vous en informais dans la lettre que je vous ai remise hier, la Cour fédérale doit entendre le 9 mai prochain l'appel que Greenpeace, la ville de Thunder Bay et moi-même avons interjeté suite à la décision de VIA Rail. Par l'intermédiaire de Canak International, VIA a fait paraître dans divers journaux d'Amérique du Nord une annonce par laquelle elle offrait de vendre son matériel roulant excédentaire au plus haut soumissionnaire. Êtes-vous prêt à ordonner que VIA Rail conserve son matériel roulant jusqu'à ce que la Commission royale d'enquête ait rendu publiques ses conclusions ou, à tout le moins, jusqu'à ce que la Cour fédérale ait tranché la question?

La dernière fois qu'on a effectué de sérieuses coupures à VIA Rail, sous le gouvernement libéral en 1981, on s'est rendu compte que la société n'avait plus le matériel roulant nécessaire pour rétablir le service au moment voulu. Que le tribunal rende une décision en ma faveur ou que la Commission royale recommande le rétablissement éventuel de certaines liaisons ferroviaires, il en résultera une incidence directe sur la situation.

**M. Lewis:** VIA Rail modernise actuellement son matériel roulant et se défait du matériel en mauvais état ou dont la mise au rancart s'impose depuis longtemps. On a proposé de conserver le matériel roulant excédentaire, mais on m'avise que son entreposage et sa remise en état seraient très coûteux. VIA ne se défait pas, monsieur Angus, de son matériel neuf, mais de son matériel périmé. La préférence sera donnée aux acheteurs canadiens s'il s'en trouve.

C'est la meilleure réponse que je peux vous donner. VIA réduit donc sa flotte, mais elle vend ses voitures et son matériel désuets pour arriver à conserver son matériel en bon état.

[Texte]

**Mr. Angus:** First of all, in the court case, vis-à-vis the deadline for submission of bids, we are talking about nine days. So obviously there would not be much additional expense, if any, to hold off until such time as the appeal has been heard and the judgment handed down. I realize the judgment may come considerably afterwards. We are not talking about years and years in terms of the court case.

But the other thing important to note is I have been advised by the vice-president of VIA Rail that there are two different phases in the sell-off. The first phase is for Canadian buyers who are going to use the equipment for rail passenger services. So irrespective of its age, if there are buyers from Canada, they will be using it for passenger rail purposes. Only after all those needs have been exhausted will VIA then sell it to non-traditional users in Canada, i.e. for restaurants or tourist and convention facilities, or what have you, or for rolling stock outside the country. So I think the argument you have used is not consistent with what VIA Rail has been telling me.

**Mr. Lewis:** I am sorry, I have to return to the same answer, and that is, as I am advised, they are putting up for sale the oldest equipment and giving preference to Canadian purchasers. So it is the oldest equipment that is going. It is an effort to upgrade what they have left.

I think you are optimistic on your court case decision, although if it goes the way I think it will you may get a decision quickly.

**Mr. Angus:** We did not like the quick decision last time. That is why we are back in court.

**Mr. Lewis:** Seriously, I asked this question of Mr. Lawless yesterday when he was in my office, and that is what he told me. I had your letter. That is what he said: we are selling the oldest stuff. It would not make sense to sell the newest stuff and be left with the oldest.

**Mr. Benjamin:** None of it is new.

• 1620

**Mr. Angus:** What you are saying, Minister, is that you will not specifically request a delay in disposition, that you will leave it in the hands of VIA Rail.

**Mr. Lewis:** Yes, it will be left in the hands of VIA Rail. I am satisfied, after discussing it with Mr. Lawless, that the way he is going about it makes sense.

**Mr. Angus:** I would take it from that response that (a) you are not in disagreement with the action of your predecessor in terms of the decisions vis-à-vis the reduction in funding; and (b) you are not prepared—maybe I am assuming something that is not there—to go back to Cabinet to fight for the necessary funds to re-open a lot of the lines.

[Traduction]

**M. Angus:** Neuf jours à peine séparent la date limite pour la présentation des soumissions et l'instruction de l'affaire devant la Cour fédérale. Il ne serait donc pas très coûteux de reporter la décision jusqu'à ce que l'appel ait été entendu et le jugement rendu. Je reconnais que le jugement ne sera pas rendu le même jour, mais il ne s'agit pas d'une affaire qui traînera pendant des années.

L'autre élément dont il importe de tenir compte est le suivant. Le vice-président de VIA Rail m'a précisé que la vente du matériel roulant s'effectuerait en deux phases. Dans un premier temps, le matériel sera offert aux acheteurs canadiens qui auront l'intention de s'en servir pour transporter des passagers. Quel qu'en soit l'âge, ce matériel servira donc à cette fin. Ce n'est que dans un deuxième temps que le matériel sera offert aux entreprises canadiennes ou étrangères qui pourraient les acheter à des fins touristiques, pour ouvrir des restaurants ou pour organiser des congrès. Ce que vous nous dites ne concorde donc pas avec ce que j'ai appris de VIA Rail.

**M. Lewis:** Je m'excuse, mais je ne peux que vous répéter ce qu'on m'a dit, c'est-à-dire que VIA Rail vend son matériel désuet et que la préférence sera donnée aux acheteurs canadiens. La société cherche ainsi à moderniser le matériel qui lui restera.

Vous semblez vous attendre à ce que la Cour fédérale rende une décision en votre faveur, et si tout se passe comme je le prévois, la Cour ne devrait pas mettre beaucoup de temps à rendre sa décision.

**M. Angus:** Nous n'avons pas aimé la décision rapide qui a été rendue la dernière fois, et c'est pourquoi nous nous présentons à nouveau devant un tribunal.

**M. Lewis:** Trêve de plaisanterie, j'ai posé la même question à M. Lawless hier lorsqu'il se trouvait à mon bureau. C'est la réponse qu'il m'a donnée. Je lui ai montré votre lettre, et il m'a dit que VIA Rail vendait son matériel désuet. Il serait illogique que la société vende son matériel moderne et conserve son matériel désuet.

**M. Benjamin:** VIA n'a pas de matériel moderne.

**M. Angus:** Devons-nous comprendre, monsieur le ministre, que vous n'interviendrez pas et que vous laisserez VIA Rail agir à sa guise?

**M. Lewis:** Effectivement. Je suis convaincu, après m'être entretenu avec lui, que M. Lawless s'y prend de la bonne façon.

**M. Angus:** J'en déduis que, premièrement, vous ne désapprouvez pas la décision prise par votre prédécesseur de réduire le budget de VIA Rail et, deuxièmement, que vous n'êtes pas prêt - j'ai peut-être tort - à défendre devant le Cabinet le rétablissement de la majorité des liaisons?



[Text]

**Mr. Lewis:** No, I was part of the decision when it was initially made. I think it was made after a lot of thought, a lot of effort, and a lot of hard decisions taken by management. I know as a Member of Parliament, as do you, that since the decision was made in my office anyway—and I am one of the lines that was cut—that those folks who are being subsidized to the tune of \$78 a trip between Toronto and North Bay are not calling. I think it was a good decision and I think time will show it was a good decision.

**Mr. Angus:** Obviously the jury is still out on that.

Let me switch back to the royal commission just for a brief moment. The one question that has not been asked is: would you, as Minister of Transport, agree to recommend that the mandate be altered to specifically include freight transport as part of the package to be examined?

**Mr. Lewis:** No, I do not think so. I know of no great demand that freight transfer be examined as part of that committee's mandate. The mandate was specific to passengers because of the concern we have that we transport people around the country as safely, as efficiently, as quickly, as cheaply as possible in the future. That is what the commission has been requested to examine, and I think that mandate is broad enough for them to do a good job.

**Mr. Angus:** Because we spent so much time fighting over the name in here, I cannot remember the exact name, but with respect to the new accident investigation board that is in the works, can you advise the committee the process you are using to select the new board? —That was my amendment, right? Sorry.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. Angus:** Next! Let me erase that one from the record.

**Mr. Lewis:** I thought I was new here.

**Mr. Angus:** It is a question of which hat I am wearing when.

One of the concerns that the maritime industry in the Great Lakes has in terms of long-term future is the potential impact on water levels and the ability of the vessels to transit the Seaway, if as a result of the greenhouse effect lake levels permanently drop. I had asked your predecessor to initiate a study to determine remedial action for potential crisis points in the event that the predictions do come through.

Would you be prepared to revisit that concept to see whether it is a matter of putting in place plans that would be implemented at such a time, instead of having to go in a very quick way through environmental assessment processes at a time of crisis?

**Mr. Lewis:** I think this one is detailed enough that I would rather have Ran Quail answer it.

[Translation]

**M. Lewis:** Je ne désapprouve pas cette décision au sujet de laquelle j'ai été consulté à l'époque. Les administrateurs ont été contraints de la prendre après y avoir beaucoup songé. Je représente une circonscription où une liaison a été supprimée. La décision a été prise par le cabinet du ministre des Transports. Je sais que les passagers qui empruntent la liaison Toronto-North Bay, et qui chaque fois bénéficient d'une subvention de 78 dollars, ne se plaignent pas. L'avenir montrera qu'il s'agissait d'une bonne décision.

**M. Angus:** De toute évidence, les avis sont partagés là-dessus.

Revenons un instant à la Commission royale. À titre de ministre des Transports, êtes-vous prêt à recommander qu'on élargisse le mandat de la Commission royale pour qu'il comporte l'étude du fret.

**M. Lewis:** Non, je n'en verrais pas l'utilité. La Commission s'est vue confier le mandat d'étudier le transport des passagers parce que nous voulions trouver des moyens sûrs, efficaces, rapides et abordables d'assurer le transport des Canadiens. Ce mandat est suffisamment vaste pour lui permettre de s'acquitter de sa mission.

**M. Angus:** Étant donné tout le temps que nous avons perdu à nous quereller au sujet du titre à donner au nouveau Bureau d'enquête sur les accidents de transport, pourriez-vous nous dire comment vous vous y prenez pour choisir les membres de ce bureau? Vous vous souviendrez que c'est moi qui ai présenté cet amendement.

**Des voix:** Oh! Oh!

**M. Angus:** Au suivant! Oubliez cette question!

**M. Lewis:** Je pensais que vous deviez me ménager.

**M. Angus:** Tout dépend du rôle que j'assume.

L'industrie navale craint qu'à long terme, les navires ne puissent plus emprunter la voie maritime du Saint-Laurent pour se rendre aux Grands Lacs si le niveau de ceux-ci baisse de façon permanente en raison de l'effet de serre. J'ai demandé à votre prédécesseur de commander une étude pour établir quelles seraient les mesures à prendre dans cette éventualité.

Êtes-vous prêt à recommander qu'on se prépare dès maintenant à faire face à la situation au lieu d'attendre que la crise ne se produise pour agir?

**M. Lewis:** C'est une question à laquelle je demanderai à M. Ran Quail de répondre.

[Texte]

**Mr. Ran Quail** (Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Coast Guard, Transport Canada: Mr. Chairman, the way in which we monitor the water levels in the Great Lakes is via the International Joint Commission. We do work with the International Joint Commission by way of having navigational people, mainly Coast Guard people, on each of the boards that deal with this, the International St. Lawrence River Board of Control and the Superior Board of Control. It would normally be through that medium that we would follow the impact and monitor lake levels and the connecting channel levels from Montreal to Thunder Bay. It is on that basis as well that we develop our dredging programs.

• 1625

That would be the kind of game I would have preferred us to follow in terms of the long-term trends and relying on that mechanism, in concert with our American colleagues, as the way to be looking at it.

The plan from navigation already covers the critical high points—off of Cardinal or Iroquois or in the St. Clair and Detroit Rivers—those high points are already highlighted. If you started to see long-term trends develop and they tracked this on a yearly basis with charts, we would then have to bring it up to a much higher level of review than it is at the moment.

**M. Denis Pronovost** (député de Saint-Maurice): Monsieur le ministre, on a parlé tout à l'heure de la Commission royale d'enquête sur les transports, mais entre-temps, la compagnie Bombardier a proposé de façon très concrète de réaliser une étude, ravec l'aide du gouvernement du Québec et du gouvernement de l'Ontario, en vue de l'établissement d'un train à très grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor.

Premièrement, est-ce que le gouvernement fédéral entend contribuer financièrement à la réalisation de cette étude? Deuxièmement, est-ce que Transports Canada va s'impliquer directement dans le plan technique afin que ce projet puisse avancer rapidement?

**Mr. Lewis:** I am advised that we are not contributing financially to the study, but we are contributing expertise, witnesses and participation. It is not a financial contribution, it is the other types of support.

**Mr. Pronovost:** Mr. Minister, are you ready to to contribute financially to the study if need be? Are you ready to consider that possibility?

**Mr. Lewis:** Off the cuff I would say that if the Provinces of Quebec and Ontario have grabbed it, far be it from me to intervene and throw money at them. It is an important initiative. I know there is a great deal of interest in high speed trains along the corridor. The initiative is well underway—I think they are holding hearings, if not today, at least this week in Ottawa and Hull. I think it is an excellent initiative and since it is

[Traduction]

**M. Ran Quail** (Sous-ministre adjoint, Marine, et Commissaire, Garde côtière, Transports Canada): Monsieur le président, nous surveillons le niveau des eaux des Grands Lacs par l'intermédiaire de la Commission mixte internationale. Nous affectons du personnel navigant, des officiers de la garde côtière surtout, à bord des navires des organismes qui veillent à effectuer ces contrôles, comme le Conseil international de contrôle du fleuve Saint-Laurent et la Commission de régularisation du lac Supérieur. C'est habituellement par l'entremise de ces organismes que nous suivons l'évolution du niveau des eaux des lacs et des voies d'eau qui relient Montréal à Thunder Bay et que nous en mesurons les incidences. Nous fondons nos programmes de dragage sur leurs conclusions.

Voilà l'approche à long terme que je souhaiterais nous voir adopter en collaboration avec nos collègues américains.

Les plans de navigation tiennent déjà compte des endroits où le niveau des eaux est le plus élevé sur les rivières Cardinal, Iroquois, St. Clair et Detroit. Si les organismes précités constataient des tendances à long terme qu'il faudrait consigner chaque année sur les cartes de navigation, il faudrait étudier la question beaucoup plus à fond que nous ne le faisons actuellement.

**Mr. Denis Pronovost** (Saint-Maurice): Minister, we spoke a moment ago of the Royal Inquiry Commission on Transportation, but in the meantime, Bombardier put forth a very specific proposal for a study that would be conducted in cooperation with the Quebec and Ontario Governments in order to put into service a high speed train in the Quebec-Windsor corridor.

First of all, does the federal government intend to contribute funds towards this study? Secondly, will Transport Canada actually get involved with the design of the technical plan so as to accelerate the process?

**M. Lewis:** On m'avise que nous ne finançons pas cette étude, mais que nous y participons en offrant un soutien technique. Notre contribution n'est donc pas de nature financière.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, le gouvernement serait-il disposé, au besoin, à contribuer financièrement à la réalisation de cette étude? Êtes-vous prêt à envisager cette possibilité?

**M. Lewis:** Si le Québec et l'Ontario ont décidé de participer au financement de cette étude, je ne vois pas la nécessité que nous le fassions. Il s'agit d'une initiative importante. La mise en service d'un train à grande vitesse le long du corridor suscite beaucoup d'intérêt. Le processus est en cours, et je crois que les audiences, si elles ne sont pas déjà commencées, auront lieu dès cette semaine à Ottawa et à Hull. Puisque le processus est déjà



[Text]

already underway without us, I do not see any need to participate financially.

**Mr. Pronovost:** My other question is about VIA Rail's remote lines. When he was the minister, Mr. Bouchard told us those lines had been protected under the VIA Rail package. The government was asking VIA Rail to review those lines and perhaps even abandon them if you were able to find alternative modes of transportation.

I know you are a new minister, but do you really intend to abandon those lines if the officials from VIA Rail make such a recommendation to you?

**Mr. Lewis:** I think because of your interest in this particular subject and the fact that I am new... while I have some things in hand I do not have this one, and I think you would get a better answer if I asked my deputy minister to answer.

**Mr. Shortliffe:** The remote lines are still operating, as announced by Mr. Lewis' predecessor last year. During 1990 we will be conducting studies as to the future of those lines. We are trying to determine whether parts of them could be truncated, but no conclusions have been reached as yet. The studies are not complete. So the answer to the question is that, until we complete the studies, I could not even forecast what advice we would be providing.

• 1630

**Mr. Pronovost:** Will the decision come directly from VIA Rail or from the minister?

**Mr. Shortliffe:** From the minister.

**Mr. Pronovost:** My last question is a very specific one. Perhaps the minister does not have the answer but I would like someone to check into this. In the estimates on page 3-38, there is a more than doubling grant to an association called Regional Canadian Marine Rescue Association. The grant went from \$800,000 to \$1.5 million within only two years. With all the budget restraints it is very curious to see that for one specific association. If you do not have the answer today, we would like our committee advised of the answer.

**Mr. Quail:** The increase in the grant is for the Canadian Marine Rescue Auxilliary; in other words, the Coast Guard Auxilliary. They are tied in with search and rescue across the country. There are about 3,000 members in the Canadian Marine Rescue Auxilliary or the Coast Guard Auxilliary. They are organized on a regional basis and they provide very effective search and rescue support to the Coast Guard and to the marines.

**Mr. Tobin:** They are volunteers and they are fantastic.

**Mr. Quail:** They are volunteers, that is right. Their time is free. Whenever they get called out by the rescue co-

[Translation]

enclenché, je ne vois pas pourquoi il nous faudrait verser des fonds.

**M. Pronovost:** J'aimerais maintenant vous poser une question au sujet des liaisons de VIA Rail à destination de régions éloignées. Lorsqu'il était ministre des Transports, M. Bouchard nous a assurés que ces liaisons n'avaient pas été touchées. Le gouvernement a demandé à VIA Rail d'étudier ces liaisons pour voir si on ne pouvait pas les remplacer par d'autres moyens de transport.

Je sais que vous êtes ministre des Transports depuis peu, mais avez-vous l'intention de supprimer ces liaisons si les fonctionnaires de VIA Rail vous le recommandent?

**M. Lewis:** Compte tenu de votre intérêt pour ce sujet particulier et du fait que je ne connais pas encore tous les dossiers à fond, je demanderais à mon sous-ministre de vous répondre.

**M. Shortliffe:** Comme le prédécesseur de M. Lewis l'annonçait l'an dernier, les liaisons à destination des régions éloignées ont été maintenues. Au cours de 1990, nous évaluerons l'avenir de ces liaisons. Nous voulons établir s'il ne serait pas possible de les tronçonner, mais nous n'avons pas encore arrêté de décision. Tant que ces études ne seront pas terminées, je ne peux rien vous dire.

**M. Pronovost:** La décision sera-t-elle prise par VIA Rail ou par le ministre?

**M. Shortliffe:** Par le ministre.

**M. Pronovost:** J'ai une dernière question bien précise à poser à laquelle le ministre ne pourra peut-être pas répondre, auquel cas je demanderai que quelqu'un d'autre vérifie. À la page 3-38 des prévisions budgétaires, la subvention à une association intitulée Association régionale canadienne de sauvetage maritime a presque doublé, passant de 800,000 à 1,5 million de dollars en deux ans. En cette période de rigueur que nous traversons, je me demande bien pourquoi cette association mérite que ses crédits soient doublés. Si vous ne pouvez pas me donner la réponse maintenant, je vous demanderais de nous la faire parvenir.

**M. Quail:** Il s'agit d'une subvention au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime; autrement dit, à la Garde côtière auxiliaire, qui s'occupe des opérations de sauvetage. Le Service auxiliaire de sauvetage et la Garde côtière auxiliaire comptent quelque 3,000 hommes organisés sur une base régionale. Ils aident la garde côtière et la marine dans leurs opérations de sauvetage.

**M. Tobin:** Ce sont tous des bénévoles et ils font un travail formidable.

**M. Quail:** En effet, ce sont des bénévoles et chaque fois que le Centre de coordination de sauvetage fait appel à

[Texte]

ordination centre we pay them, depending on the size of their ship and how long they have been out.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I want to congratulate the hon. member on his appointment to such a prestigious position. I am really encouraged by the minister's remarks, that one of his priorities is the examination of southern Ontario and the air corridor there, and for good reason. I think the minister already knows my interest, as do the members of the committee, in Hamilton airport and how it might play a role in the overall scheme for the air corridor in southern Ontario.

I cannot help but notice, Mr. Minister, that when we look at the estimates we see money being handed over for such things as sanitary sewage systems, air terminal building expansion, a new flight services hangar, which have been directed at Hamilton. The estimates indicate that money is being distributed to Hamilton for specifics. Do you envisage any plan for an expansion of Hamilton airport? Or will Hamilton airport be designated as an alternative to Pearson International to relieve some of the lengthy delays that are happening at that airport?

**Mr. Lewis:** I was a little concerned that, when I reviewed my opening remarks, perhaps I was a little heavy on southern Ontario, to be quite frank with you.

**Mr. Keyes:** It is the hub, after all, for the air traffic coming in.

**Mr. Lewis:** You can say it from where you are sitting, but if I were to say it here, I would have some others thumping me.

**Mr. Tobin:** It is slightly busier than Deer Lake, so you can relax.

**Mr. Angus:** There is no question that people from Thunder Bay have to go through Toronto to get to Ottawa.

**Mr. Keyes:** I think the minister gets the drift of my question. I am not asking him to specifically come out and say we are going to expand Hamilton in order to alleviate pressure at Pearson. I would love him to say that, and I am sure others would like him to say that, but there are certain other plans that would have to come forward. My fear is, Mr. Minister, that what we have here is a situation with the royal commission.

We come back to a question which I think was brought up earlier by our chairman. Hamilton is already in a situation where we have a chicken-and-egg type of arrangement. We have the facilities at Hamilton which are not being expanded in order to bring in air traffic. At the same time the air traffic will not come until the airport is expanded. Now we have a royal commission and—gosh, the well just keeps getting a little deeper. If we have to wait now for a royal commission to conclude its inter-modal, inter-traffic, inter-inter plan on transportation needs, and if Hamilton-Toronto-London falls into that plan, I can see us waiting for two or three additional years before we can see Hamilton at least being considered in an overall master plan for southern Ontario.

[Traduction]

eux, nous les payons en fonction de la grosseur de leur bateau et du temps qu'ils consacrent au sauvetage.

**M. Keyes (Hamilton-ouest):** Je voudrais tout d'abord féliciter le ministre d'avoir obtenu un porte-feuille aussi prestigieux. J'ai beaucoup apprécié ce que le ministre vient de nous dire au sujet de l'étude qui sera faite des couloirs aériens du sud de l'Ontario. Vous savez certainement que je m'intéresse plus particulièrement à l'aéroport de Hamilton qui aura un rôle certain à jouer dans la solution de ce problème.

Je tiens à faire remarquer, monsieur le ministre, que d'après les prévisions budgétaires, les crédits ont été débloqués pour les égoûts, l'expansion du terminal, la construction d'un nouveau hangar, le tout à Hamilton. Ce que je voudrais savoir, moi, c'est si vous envisagez l'agrandissement de l'aéroport de Hamilton et si cet aéroport pourrait servir à soulager les embouteillages terribles et les longues attentes à l'aéroport Pearson.

**M. Lewis:** Il se peut que j'aie un peu trop insisté sur le sud de l'Ontario dans mon exposé.

**M. Keyes:** C'est le principal aéroport du pays.

**M. Lewis:** Vous pouvez le dire à votre aise, mais si moi je vous le disais, on pousserait aussitôt des cris.

**M. Tobin:** Mettons qu'il est plus fréquenté que celui de Deer Lake.

**M. Angus:** Pour aller de Thunder Bay à Ottawa, il faut nécessairement passer par Toronto.

**M. Keyes:** Je ne m'attends pas à ce que le ministre nous dise que l'aéroport de Hamilton sera agrandi pour soulager l'aéroport Pearson. Je ne demanderais pas mieux bien entendu de même que certains de mes collègues, mais je connais les réalités politiques. Par contre, ce qui me fait peur, c'est la Commission royale d'enquête.

Le président a déjà évoqué cette question. En fait, nous nous trouvons dans un cercle vicieux car tant que l'aéroport de Hamilton ne sera pas agrandi, il ne pourra pas accueillir davantage de vols et ce n'est certainement pas la Commission royale qui nous tirera d'affaire. Si on doit attendre que la Commission ait terminé ses études sur l'ensemble des besoins en matière de transport pour la région de Hamilton, Toronto et London, nous pourrions attendre au moins deux ou trois ans avant que Hamilton puisse obtenir quoi que ce soit dans le cadre d'un plan directeur pour le sud de la province.



[Text]

[Translation]

• 1635

**Mr. Lewis:** I can assure you that I have a great interest in seeing that air traffic improves in the entire southern Ontario area. It seems to me, as a layman, that we have to deal with what we have, and what we have is Pearson. We know that the EARP and everything else are well underway for that. We know that Terminal 3 is going to come onstream in the fall.

Hamilton is a proven facility. Certain efforts were made with charter companies to get them to transfer to Hamilton. I can assure you that seeing that Hamilton airport traffic expands is a priority for me, because it helps us with the solutions to Pearson.

To do that, we are going to need some assistance from the province in terms of roadways and access. I am going to be at Pearson International Airport on Saturday, as it happens, just to get my hands-on look at it. I can assure you that I hope to get down to Hamilton very soon to get a hands-on look there. I am not waiting for any royal commission.

**Mr. Keyes:** That is good to hear, because we all realize the situation at Pearson and we realize how Hamilton can be brought in. It just seems that at every step along the way there is a reason why we have to expand Toronto, or nurture Toronto, or help Toronto along, while Hamilton sits there ready to go. It makes it difficult to understand the reality that your first priority, of course, would be the safety and the lack of delays in flying around out of Pearson or the southern Ontario corridor, when there is a viable option there that is being almost ignored, not completely, certainly, but—

**Mr. Lewis:** I would not say that. I think it is fair to say that we have made efforts to attract traffic to Hamilton, and we are going to make more. I think you will see that. The minister has made announcements and things are happening there.

**Mr. Keyes:** I have just one quick question on another issue, specifically, Hamilton harbour. It is the consensus of the community and city council, and a task force recommendation in fact, that the harbour commission be expanded. You may not be into the details on the Hamilton Harbour Commission, but if it is expanded from a three-member board—that is, two federal appointees and a city appointee—to a five-member board—three federal appointments and two from the city—that would better represent the community as a whole and, quite frankly, correct the perception out there that a job on the Hamilton Harbour Commission is nothing more than a cozy political patronage appointment.

Has your department been looking at that task force report? Will we dust it off and have another look at it now that you are the minister? And could we see—

**Mr. Lewis:** I appreciate that this subject was current last week or the week before, and I am going to take a look at the operations of ports to try to determine what is

**M. Lewis:** Je peux vous assurer que je tiens autant que quiconque à ce que la circulation aérienne s'améliore dans le sud de la province. Mais il faut pour commencer s'occuper de ce qui existe déjà, c'est-à-dire l'aéroport Pearson. À cet égard, le PEEE suit son cours. Le terminal 3 devrait être ouvert à l'automne prochain.

L'aéroport de Hamilton a déjà fait ses preuves et on a essayé de convaincre des compagnies charter de déménager à Hamilton. Je peux vous assurer que je veillerai à ce que l'aéroport de Hamilton soit agrandi dans les plus brefs délais car cela nous permettra de dégager l'aéroport Pearson.

Mais à cette fin il faudra que la province nous aide au plan de l'infrastructure routière. Je compte justement me rendre à l'aéroport Pearson samedi pour voir de mes propres yeux comment se présente la situation. Je compte également me rendre à Hamilton dans un proche avenir et je ne veux certainement pas attendre que la Commission royale ait terminé ses travaux.

**M. Keyes:** Voilà qui est une bonne nouvelle car la situation à l'aéroport Pearson est critique et l'aéroport de Hamilton pourrait servir à le dégager. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi c'est toujours Toronto qui obtient la manne alors que Hamilton ne demande pas mieux que de jouer le rôle qui lui revient. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi on feint de pratiquement ignorer l'aéroport de Hamilton alors que votre premier souci devrait être la sécurité des voyageurs et l'élimination des longs retards qu'on leur infligent actuellement à l'aéroport Pearson.

**M. Lewis:** Vous n'avez pas raison car nous avons fait de gros efforts pour détourner le trafic aérien sur Hamilton et ce n'est pas la fin. Le ministre a annoncé certaines choses et vous verrez que les choses vont bouger.

**M. Keyes:** Je voudrais maintenant vous poser une brève question concernant le port de Hamilton. Le conseil municipal ainsi qu'un groupe de travail ont recommandé à l'unanimité l'expansion de la commission du port de Hamilton. Vous n'êtes peut-être pas au courant de la situation mais si la commission du port de Hamilton qui compte actuellement trois membres, deux nommés par le fédéral et un nommé par la ville, passait à cinq membres, soit trois nommés par le gouvernement fédéral et deux par la ville, Hamilton serait ainsi mieux représentée et on n'aurait plus l'impression qu'un poste à la commission du port de Hamilton n'est qu'une sinécure politique.

Je voudrais donc savoir si le rapport du groupe de travail a été examiné par le ministère et quelle suite vous comptez y réserver.

**M. Lewis:** Je sais que la question a été soulevée il y a une semaine ou une quinzaine de jours; je compte examiner le dossier et une décision interviendra quant au

[Texte]

an appropriate number of people to function on a port commission. I can assure you that consideration will be given to your proposal in my deliberations.

**Mr. Keyes:** You have the task force recommendation, the report from last year.

**Mr. Lewis:** Apparently some of our officials do, yes.

• 1640

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** Ma question concerne la rive sud. Normalement, c'est M. Jourdenais qui s'empare de ce sujet. Étant donné que je suis également députée de la rive sud, je vais vous demander si vous avez l'intention d'abolir bientôt le péage sur le pont Champlain, ou si cela est remis aux calendes grecques. Je vous le demande personnellement, parce que lorsque M. Jourdenais me faisait rapport de ce que M. Bouchard lui disait, il confondait un peu la réalité avec ses désirs, je crois.

**Mr. Lewis:** We are looking at some long-needed repairs in terms of both bridges. The subject of the tolls has come up from time to time. I have not had an opportunity to fully apprise myself of the decision or to discuss it fully with Treasury Board. I will be doing so some time in the very near future.

**Mr. Benjamin:** Mr. Minister, welcome. I want to add my sincere congratulations on your appointment. I am starting my 22nd year on this committee, and I am trying to play the elder statesman role, but the only agreement I get is on the "elder" part. I cannot remember whether you are the 10th, 11th or 12th Minister of Transport I have been through. I hope you last longer than some of the others did. They never did get a chance to really find out where the washrooms were, let alone how big the department was.

Mr. Minister, the first thing I want to draw to your attention, in case you are not aware of it or have not had a chance to read it, that this committee submitted a unanimous report to the House of Commons on December 4, 1987, following a trip to Europe. We made a number of recommendations. I do not agree with every single one but, in order to have unanimity, I went along, even though there are a couple of items I do not agree with.

However, one we did agree on unanimously was what was done at a couple of European airports that are even bigger than Pearson International in terms of what they had to do by way of expansion. We found that Charles de Gaulle, Heathrow, Frankfurt and Schiphol, near Amsterdam, carried out a self-financing expansion. For example, in the case of Heathrow, when they expanded the runways and terminal capacity, in order to avoid any public outcry and whatnot and in order to be fair to the public who live close to the airport, instituted a program

[Traduction]

nombre de membres qui doivent siéger aux commissions portuaires. Vous pouvez donc être assuré que j'examinerai cette question.

**M. Keyes:** Vous devez avoir le rapport rédigé l'an dernier par le groupe de travail.

**M. Lewis:** Il a apparemment été remis aux officiels, oui.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** I would like to ask a question concerning the South Shore. Normally this is Mr. Jourdenais' pet topic but since I am like him a member for the South Shore, I want to ask you whether the toll on the Champlain bridge is going to be eliminated shortly or whether this has been postponed until doomsday. What Mr. Jourdenais told me about Mr. Bouchard's reply in this respect was somewhat colored by wishful thinking I am afraid.

**M. Lewis:** Les deux ponts devront subir des travaux de réfection. Ce n'est pas la première fois que l'on soulève la question du péage. Je n'ai pas encore eu la possibilité d'en discuter avec le Conseil du Trésor, mais je ne manquerai pas de le faire prochainement.

**M. Benjamin:** Je voudrais moi aussi, monsieur le ministre, vous adresser mes sincères félicitations à l'occasion de votre nomination. Cela fait 22 ans que je siège au Comité des transports et à ce titre j'essaie de passer pour un vétéran des affaires de l'État mais la plupart ne m'accordent que le titre de «vétéran». Je ne me souviens plus au juste si vous êtes le onzième ou douzième ministre des Transports auquel j'ai l'honneur de m'adresser. Toujours est-il que j'espère que vous occuperez votre portefeuille plus longtemps que certains de vos prédécesseurs qui n'ont guère eu le temps de trouver les toilettes et encore moins d'approfondir les dossiers.

Au cas où vous ne le sauriez pas encore, je vous signale, monsieur le ministre, que le comité a remis un rapport unanime à la Chambre des communes le 4 décembre 1987 à l'issue d'un voyage qu'il avait effectué en Europe. Ce rapport contient un certain nombre de recommandations, et même si je ne les approuve pas toutes, j'ai accepté qu'on soumette un rapport unanime.

Une des recommandations approuvées à l'unanimité concerne les travaux d'expansion qui ont été effectués dans un certain nombre d'aéroports européens plus gros encore que celui de Pearson. Nous avons en effet pu constater que les aéroports Charles de Gaulle, de Heathrow, de Francfort et de Schiphol près d'Amsterdam ont autofinancé leur expansion. Ainsi, lorsqu'on a décidé de prolonger les pistes et d'agrandir les terminaux de Heathrow, il a été décidé, pour éviter que les riverains ne soulèvent un tollé, de planter une ceinture d'arbres d'un



[Text]

of planting a quarter-mile-deep belt of trees and cement structures to baffle direct noise upwards and of insulating and double-glazing windows in private homes. There was little or no outcry. It was well done and well looked after. We recommended the same thing apply, particularly to a place like Pearson International.

We have not heard any response, as I can recall, Mr. Chairman, to that recommendation. If your officials have been looking into it or have consulted with the appropriate officials in Europe, we are not aware of it, or at least I am not. I want to say to you, sir, that there is a fundamental principle about airports. You do not expand terminal capacity until you have the runway capacity. We have done it backwards at Pearson. However, that is water under the bridge.

The runway capacity has to go and has to go fast. Otherwise, once that third terminal is in operation, we are in a worse mess than we are now. I think you would concede that. I would like to ask you if you will blow the dust off the report of this committee and see what remains to be implemented; if not all of it, most of it. We go into the subjects of ports, airports and rail passenger, and we made a number of recommendations.

• 1645

I would like to get your views on what I have just said about Pearson International and whether we should not be learning from the experience of other places so we can have no violent outcry from the public in or around Pearson International. May I say, sir, that most of those homes came in there long after Malton started, decades ago, but you have to be fair; you cannot depreciate the value of those homes because of what the national government might do. So we have to take appropriate measures because it would cost a hell of a lot more to build another airport somewhere.

So I hope you will consider that and I would like to know what you think of it.

**Mr. Lewis:** First of all, in direct response to why the terminal came about, while you say it may be backwards to build a terminal before the runways, you have to remember that we are looking at an expansion in terms of passenger traffic from 14 million a year to 21 million a year, and that is a heck of an increase. I think really all the people who work there ought to be complimented on it. It is a joint effort. It is not any political party or the management; it is everybody working there, and in fact it is a success story at the same time as it creates problems. I do not deny that.

Second, you also have to realize Terminal 1, which I remember because I grew up in Toronto, has taken a heck of a beating over the years in terms of the number of people just going through it and in terms of wear and tear. So when Terminal 3 opens, we will get a chance to

[Translation]

quart de mille d'épaisseur ainsi que des murs de béton pour amortir le bruit tandis que les fenêtres des maisons étaient remplacées par des vitres doubles, si bien qu'il n'y a pratiquement pas eu de réaction de la part des riverains. Nous avons donc recommandé qu'on procède de la même façon avec les travaux d'agrandissement de l'aéroport Pearson.

Or, jusqu'à présent, nous n'avons rien entendu au sujet de cette recommandation. Nous ne savons donc toujours pas si vos officiels ont consulté leurs homologues européens pour savoir comment les choses se sont passées là-bas. En principe il ne faudrait pas agrandir les terminaux tant que les pistes n'ont pas été prolongées. Or, à Pearson, on a justement fait les choses à l'envers. Mais ça c'est du passé.

Ce qui est certain, c'est qu'il faudra maintenant prolonger les pistes de toute urgence sans quoi l'ouverture du troisième terminal ne fera qu'aggraver les problèmes. Je voudrais donc savoir si vous avez l'intention d'extraire notre rapport des oubliettes et de mettre en oeuvre ne serait-ce qu'une partie des recommandations qui y figurent. Le rapport contient des recommandations au sujet des ports, des aéroports et des trains de voyageurs.

Je voudrais donc savoir ce que vous pensez des propos que je viens de tenir au sujet de l'aéroport; devrions-nous nous inspirer de ce qui a été fait ailleurs afin que les travaux d'agrandissement ne suscitent pas de tollé chez-nous? Il ne faut pas oublier que même si la plupart de ces maisons n'ont été construites que longtemps après le début des travaux de Malton, il y a de cela des décennies, il ne serait pas juste de faire subir une perte à leurs propriétaires à cause d'une décision prise par le gouvernement. Il faut donc prendre les mesures qui s'imposent car construire un nouvel aéroport ailleurs coûterait encore bien plus cher.

Je voudrais donc savoir ce que vous pensez de tout ceci.

**M. Lewis:** Même si on aurait peut-être dû commencer par prolonger les pistes avant de construire un nouveau terminal, il ne faut pas oublier que le nombre de voyageurs par an est passé de 14 à 21 millions ce qui est énorme. Tous ceux qui travaillent à l'aéroport méritent d'être félicités car le mérite revient à tout le monde, pas uniquement à tel ou tel parti ou à la direction de l'aéroport. C'est une réussite collective qui a certes suscité des problèmes.

D'autre part, il ne faut pas oublier non plus que le terminal 1 est passablement défraîchi vu le nombre de personnes qui y sont passées depuis toutes ces années. L'ouverture du terminal 3 nous permettra donc d'entreprendre des travaux de réfection au terminal 1.

[Texte]

do the renovations we should be doing in Terminal 1 just to keep it up to date. That is my answer to that part.

As for the second part of your question, which is what we should be doing in terms of noise abatement, I announced just last week some of the measures that were taken to measure noise and to be on top of that and the fines for it. So we are on top of that because we are conscious of people.

Third, what the Environmental Assessment Review Panel will do vis-à-vis the runways is determine what impact the noise is going to have.

Fourth—and this is just off the top of my head—I was discussing that very comment you made about Heathrow with a Canadian official when I was over there in July at a conference at Cambridge as Minister of Justice. We were talking to the official about it, and he said that in his opinion we would find that the Canadian houses, because of our winter conditions, were better insulated and had better windows per se vis-à-vis noise than there was a requirement for that kind of thing in England. So our building specifications probably took care of that. He questioned whether or not we could do anything, even if we had the money, that would make an awful lot of improvement if one were needed.

That is just my off-the-cuff answer. Glen, I do not know if you have an addition to that answer that might help Mr. Benjamin.

**Mr. Shortliffe:** I would only add, Mr. Chairman, that in examining our plans for development of runways we are indeed looking at international experience both in Europe and the United States and elsewhere. We hope to incorporate into whatever our final proposals are the most modern approach to this. So in that sense the report to which Mr. Benjamin referred has not been lost sight of.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Minister and Mr. Shortliffe. You can be sure this committee is anxious to be helpful on this, and henceforth when we do submit reports, unanimous or otherwise, I hope we will get more direct attention in response to them from the ministry than we have had on previous occasions. I am confident you will do that.

• 1630

Now I will direct the minister's attention to the speech by Ken Maclaren, the Canadian Trucking Association Executive Vice-President, which I found to be an excellent speech. I disagree with him a lot of the time, but he knows his business. I would recommend the minister read it. It is the one he gave at McGill University on February 28, 1990. It should have been in your mail a few days ago.

He goes to bat for the situation the Canadian railways are in vis-à-vis the Free Trade Agreement, vis-à-vis the transportation law and tax policies in the United States versus what the Canadian railways and trucking industry have to face. I am wondering if the government and your

[Traduction]

Pour ce qui est de la réduction du bruit dans le voisinage de l'aéroport, j'ai fait savoir la semaine dernière justement que le bruit allait être mesuré de façon bien précise et qu'éventuellement des amendes seraient infligées. Nous allons donc suivre la situation de très près.

Par ailleurs, le panel chargé de l'évaluation en matière d'environnement doit déterminer dans quelle mesure le prolongement des pistes aggravera le bruit dans la région.

Enfin, lorsque j'ai assisté en juillet dernier en tant que ministre de la Justice à une conférence à Cambridge, j'ai justement discuté avec un officiel canadien des mesures qui avaient été prises à Heathrow. Celui-ci m'a répondu qu'à cause de la rigueur du climat, les fenêtres et l'isolation dans les maisons canadiennes sont d'ores et déjà supérieures à ce que prévoient les normes anti-bruit retenues en Angleterre. Selon lui, même si nous avions suffisamment d'argent, il n'est pas du tout certain que les choses pourraient être encore améliorées.

Peut-être auriez-vous quelque chose à ajouter, Glen.

**M. Shortliffe:** Tout ce que je puis dire, monsieur le président, c'est qu'avant de construire de nouvelles pistes, nous allons certainement passer en revue tout ce qui a été fait dans ce domaine tant en Europe qu'aux États-Unis et que nous ne retiendrons que les solutions les plus modernes. Le rapport auquel M. Benjamin a fait allusion n'a d'ailleurs pas été mis au rancart.

**M. Benjamin:** Merci. Le comité tient en effet à se rendre utile et j'espère que lorsque nous aurons d'autres rapports à vous soumettre, qu'ils soient unanimes ou non, le ministère en tiendra davantage compte que par le passé.

Je voudrais maintenant attirer l'attention du ministre sur un discours prononcé par Ken Maclaren, vice-président de l'Association canadienne des routiers, discours que j'ai beaucoup apprécié. Même si je suis souvent en désaccord avec lui, je dois admettre qu'il connaît son affaire. Le ministre lui aussi aurait intérêt à lire ce discours prononcé à l'université McGill le 28 février 1990. On a dû vous l'expédier il y a quelques jours.

Dans son discours, il fait une comparaison entre les situations respectives des chemins de fer et des camionneurs canadiens et américains en égard au libre-échange et aux règlements en matière de transport et de droit fiscal. Je voudrais savoir si vous songez à modifier



[Text]

department are giving any consideration to a change in some of those policies. For example, American truckers can write off a truck in one-third the time a Canadian trucker can. How does he compete with that, other than to move his offices across the border?

One particular quote I want to bring to the committee's attention is... anyway, I will let the minister read it and I will draw it to his attention later. But I would highly recommend some of the points he makes, because both our trucking industry and our railway industry are going to be continually getting into a worse situation versus what they are having to put up with from the U.S. railways and the U.S. trucking industry. I will not attribute it all to the Free Trade Agreement, but the difference between their transportation law and ours... For example, American railways can do things in Canada that Americans will not let Canadian railways do down there. It is just not fair.

The last one has to do with what I call the Queen City.

**The Chairman:** Which one is that, Toronto or Regina?

**Mr. Benjamin:** The Queen City is Regina. There is no other one.

It has to do with what I call "the Regina rail wrong location project". I could never figure out why you would move a rail line from one residential area to another residential area; but that argument I will not start. I am told by a very well-informed source in Regina today that the project is on the verge of collapse because there is a shortfall of \$8 million pledged from both the province and the federal government, and Regina will be stuck with up to \$50 million instead of \$25 million. But Option C of the National Transportation Agency calls for a less ambitious approach, with some corrections to the Lewvan Expressway and the CNR yards. I am wondering if the minister would be prepared to examine Option C as proposed by the CTC order and do the amount that is required in there, which would mean only a \$5 million to \$6 million outlay for each of the three levels of government.

**Mr. Lewis:** We have a note here that states that the city has been negotiating with the railway companies on the proposal and the current indications are that those negotiations should be successfully completed within a few weeks, at which time the city is expected to finalize the financial plan. At present it looks as though the city will have to find the money internally. It looks as if the contribution from Transport Canada will be in the neighbourhood of \$7 million—

**Mr. Benjamin:** Just a drop more than last year.

**Mr. Lewis:** I would say you know our financial situation. At present I think we will have to wait to see how those negotiations between the railways and the city come along before we make any decision about increasing the undertaking.

[Translation]

certaines de ces règlements. Par exemple, les camionneurs américains peuvent amortir leur camion trois fois plus vite que leurs collègues canadiens. Pour rester concurrentiels, les Canadiens sont pratiquement forcés de déménager aux États-Unis.

Un extrait du discours sur lequel je voudrais attirer l'attention du comité... En fait, monsieur le ministre, je vous invite à lire ce discours. Ce qui est certain, c'est que nos chemins de fer ainsi que nos camionneurs vont se retrouver dans une situation de plus en plus défavorable par rapport à leurs homologues américains. Cette différence est due sans doute non pas au traité de libre-échange mais aux différences entre leur réglementation en matière de transport et la nôtre. Ainsi, les chemins de fer canadiens se voient interdire aux États-Unis certaines opérations qui sont pourtant autorisées aux chemins de fer américains au Canada, ce qui n'est pas juste.

J'en arrive enfin à ce que j'appelle la métropole.

**Le président:** Vous parlez de Toronto ou de Regina?

**M. Benjamin:** De Régina, bien entendu!

Je n'arrive toujours pas à comprendre pourquoi il a été décidé de déplacer une voie ferroviaire d'un quartier résidentiel à un autre quartier résidentiel. Mais là n'est pas l'objet de mon intervention. D'après des sources dignes de foi à Regina, ce projet risque de ne pas aboutir faute d'un manque à payer de 8 millions de dollars promis par les autorités fédérales et provinciales, si bien que Regina risque de se retrouver avec une ardoise de 50 millions de dollars au lieu de 25 millions de dollars. Or, l'option C de l'Office national des transports prévoit une solution moins ambitieuse se bornant à de légères modifications à apporter à l'autoroute Lewvan ainsi qu'aux dépôts du Canadien national. Je voudrais savoir si vous comptez étudier l'option C proposée par la CCT et honorer les crédits qui y sont proposés, ce qui ne reviendrait qu'à cinq ou six millions de dollars pour chacun des trois paliers du gouvernement.

**M. Lewis:** D'après une note que j'ai sous les yeux, la ville est en train de mener des négociations avec les compagnies de chemin de fer et ces négociations devraient aboutir d'ici quelques semaines, ce qui devrait permettre à la ville de mettre la dernière main à son plan financier. Je crois que la ville devra trouver de l'argent ailleurs car Transports Canada ne contribuera qu'environ 7 millions de dollars.

**M. Benjamin:** À peine plus que l'an dernier.

**M. Lewis:** Vous connaissez notre situation financière aussi bien que moi. Quoi qu'il en soit, il faudra attendre la fin des négociations entre les sociétés ferroviaires et la ville avant de décider d'augmenter éventuellement ces montants.

[Texte]

[Traduction]

• 1655

**Mr. Benjamin:** I am not sure if you are aware, Mr. Minister, but the city would now be faced with a further obligation of \$8 million, plus another \$8 million for some obligations regarding the buffering of CNR yards. So they are looking at an extra \$16 million that is not going to be picked up, or any portion thereof, by either the federal or provincial government. So it is just now to the point where they cannot afford it. Would you look at that option?

**The Chairman:** If you want to communicate further, perhaps write a letter.

Before Mr. Gray, the chairman is going to start to throw in some questions. Quite frankly, I think the members have been awfully easy on you, Mr. Minister, and you would like to have a better baptism than that.

When is the response to our report on VIA going to be tabled in the House?

**Mr. Lewis:** I appreciate that the committee spent a lot of time reviewing this situation and we do not take lightly the recommendations of the committee and the spirit within which they were made. Therefore, the government response is under preparation and under consideration and we will make every effort to get an answer by the time the 150 days rolls around. I think that is April 6.

**Mr. Gray:** Congratulations, Mr. Minister, and your officials.

As raised by other honourable colleagues on the other side, and from my own personal experience, having served on the Transport Committee since 1984... perhaps include freight at some point in time, if you have an input into the royal commission.

We talk in terms of rail-line abandonment, but where we have passenger service and freight rolling on the same line we have to look at that, especially on the peripheries of our country. I am not sure where you go from your position.

Another point I would like to make, Mr. Minister, is that with the cuts made in VIA Rail—and I do not want to get too parochial—at home on the Gaspé, as you are probably no doubt aware, CN asked to abandon a certain stretch of rail line, roughly between the towns of Chandler and Gaspé. What does VIA Rail do in their service? We were cut back from seven days a week to three days a week. I understand with conversations this afternoon that our trains are full three days a week. I have publicly said that VIA Rail must show a profit and that if the trains are full and need more sleeping cars or whatnot, that VIA can do this, being an alternative transportation and operating as a private business.

I would assume you would back me up on that, Mr. Minister. I would like to have your answer to it.

**The Chairman:** An answer to what?

**M. Benjamin:** Vous ignorez peut-être, monsieur le ministre, que la ville doit faire face à des engagements supplémentaires de 8 millions de dollars, sans parler de 8 millions pour l'isolation faunique du dépôt du CN, soit 16 millions de dollars au total qui ne seront remboursés ni par le gouvernement fédéral ni par le gouvernement provincial. Or, la ville n'a pas les moyens de déboursier tellement d'argent. Je vous demanderais donc d'examiner cette possibilité.

**Le président:** Vous pourriez peut-être adresser une note au ministre à ce sujet.

Je voudrais moi-aussi poser quelques questions avant de donner la parole à M. Gray. Je trouve, monsieur le ministre, que jusqu'à présent les membres du comité se sont abstenus de vous mener la vie dure, aussi bien je tiens à animer quelque peu le débat.

Je voudrais donc savoir quand vous comptez déposer à la Chambre la réponse à notre rapport sur VIA Rail.

**M. Lewis:** Je sais que le comité a consacré pas mal de temps à cette question et je puis vous assurer que vos recommandations recevront toute l'attention qu'elles méritent, et qu'il sera tenu compte de l'esprit dans lequel elles ont été faites. La réponse devrait être déposée dans les délais prévus de 150 jours soit avant le 6 avril.

**M. Gray:** Mes félicitations monsieur le ministre.

Mes collègues d'en face ont soulevé la question, et moi-même qui siège au Comité des transports depuis 1984, j'espère que vous voudrez également vous pencher sur le dossier du transport ferroviaire de marchandises.

Dans les régions du pays où les trains de voyageurs et les trains de marchandises empruntent les mêmes voies, l'abandon d'un certain nombre de voies devient particulièrement critique. Je voudrais connaître votre position à ce sujet.

En ce qui concerne la réduction du réseau de VIA Rail,—sans vouloir donner l'impression de prêcher pour ma paroisse—vous vous savez peut-être que dans la région de Gaspé, le CN a demandée autorisation d'abandonner la voie entre Chandler et Gaspé. Or ces villes ne sont plus desservies que trois jours par semaine coontre sept jours auparavant. Il paraît que ces trains qui ne circulent plus que trois fois par semaine sont toujours bondés. J'ai toujours dit que pour continuer à fonctionner, VIA Rail doit être rentable, que s'il faut acheter du nouveau matériel roulant, comme par exemple des wagons-lits, VIA Rail peut très bien le faire mais doit fonctionner comme un entreprise privée.

J'espère que vous partagez mon point de vue là-dessus. Je voudrais connaître votre position, monsieur le ministre.

**Le président:** Je n'ai pas bien saisi la question.



[Text]

**Mr. Gray:** If the demand from the consumer is there, instead of having the train three days a week, Mr. Chairman, it could be four, five, six or seven days a week.

**Mr. Benjamin:** First, do not abandon the track.

**The Chairman:** I do not want to interfere, Mr. Gray, and I will let the minister answer if he wants to handle it, but I would think it would be more to VIA people than this minister.

**Mr. Gray:** I am asking the minister if he is aware of what VIA is doing. We believe in the free market system, and VIA until now have no competition on the Gaspé. So I would assume, as any private company, that if the request is there for the fourth or fifth train or the fourth or fifth day, that rather than sell even our old stock elsewhere, we could use it on the Gaspé. We do not mind as long as we get the service.

Another question I would ask, probably more directly to Mr. Quail, is in terms of the Coast Guard.

As you realize, in the past three weeks probably or more we have had a serious ice problem in the gulf. I do not want to get too regional, but I do touch Newfoundland and off the coast of Nova Scotia, the Magdalen Islands, P.E.I. and whatnot being my riding. In the Magdalen Islands we have a population of 15,000 people. I understand that within the past couple of weeks a ferry boat service, CTMA from the Magdalen Islands, was stuck in the ice for 40 hours. I ask for this information afterwards, not this afternoon, Mr. Minister, because it is too technical.

• 1700

The very important thing is that if we have 15,000 people. . . and we can ask you questions from the Quebec-Windsor corridor. We can say we want to bring all the Canadian population in here, forget about the Prairies, forget about the Maritimes, forget about everybody else. But we do not want to do that. I think everybody should have an equal chance. I leave that question for Mr. Quail.

To just come back to the general question, Mr. Minister, apart from rail-line abandonment, if VIA Rail has the requests—and I am asking you to make sure that the royal commission puts that in with freight because freight and passenger service are tied into the peripheries—to increase their service per number of days per week, sir, will you support us in that?

**Mr. Lewis:** Your first point was the passenger and freight question. I take it that there is some relationship. I imagine, as I said earlier, that the royal commission will study that relationship in an effort to come up with

[Translation]

**M. Gray:** S'il y avait suffisamment de voyageurs, ne pourrait-on pas faire circuler le train quatre, cinq, six voire sept jours par semaine plutôt que trois.

**M. Benjamin:** Il faut commencer par ne pas abandonner les voies.

**Le président:** Le ministre est libre, bien entendu, de répondre à votre question, mais il me semble que vous auriez dû vous adresser aux responsables de VIA Rail plutôt qu'au ministre.

**M. Gray:** Je voudrais simplement savoir si le ministre est au courant de ce que VIA Rail est en train de faire. Nous sommes tous partisans de la libre-entreprise. Or, jusqu'à présent, VIA Rail n'a aucune concurrence dans la région de Gaspé. S'il y a suffisamment de voyageurs pour remplir des trains quatre ou cinq jours par semaine, on pourrait peut-être utiliser les vieux wagons que la Société se prépare à vendre. Cela ne nous ferait rien du moment que le train continuerait à circuler.

Je voudrais maintenant poser une question à M. Quail au sujet de la garde côtière.

Vous savez sans doute que depuis trois semaines environ, la glace est devenu un grave problème dans le golfe. Ce n'est pas par esprit de clocher que je soulève la question mais simplement parce que ma circonscription touche à Terre-Neuve, aux côtes de la Nouvelle-Écosse, aux Îles-de-la-Madeleine et à l'Île-du-Prince-Édouard. La population des Îles de la Madeleine est de 15,000 personnes. Apparemment, il y a quelques jours, le traversier des Îles de la Madeleine a été immobilisé par les glaces pendant 40 heures. Vous pourrez me donner ces informations plus tard, c'est peut-être trop technique, monsieur le ministre.

L'important, c'est qu'il s'agit d'une population de 15,000 personnes. Nous pouvons toujours vous poser des questions sur le corridor Québec-Windsor. Nous pouvons prétendre que toute la population canadienne vit dans cette région, nous pouvons ignorer les Prairies, ignorer les Maritimes, ignorer tous les autres. Mais bien sûr, ce n'est pas ce que nous voulons faire. Tout le monde doit être sur un pied d'égalité. C'est une question que je soumets à M. Quail.

Monsieur le ministre, revenons aux généralités, oublions pour l'instant les voies abandonnées, je vous demande de vous assurer que la Commission royale étudiera bien le domaine du fret car dans les régions périphériques, le transport des marchandises et des passagers sont deux services intimement liés. Si VIA demande une augmentation du service, c'est-à-dire du nombre de journées par semaine, avez-vous l'intention de nous soutenir?

**M. Lewis:** Vous avez parlé d'abord du transport des passagers et des marchandises. J'imagine qu'il doit y avoir un lien entre les deux. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la Commission royale va probablement étudier cet aspect et

[Texte]

conclusions that will make for better passenger transportation.

As far as the Gaspé abandonment is concerned, or the question of three trains a week, my predecessor examined in detail VIA Rail proposals to reduce service. I take it that on your particular line, while the trains are full, it does not mean that they are operating at a profit. There is probably still a subsidy question there.

I think for the time being I would have to say that we will leave the running of VIA to Mr. Lawless and his people. We will take a look at our experience at the end of a certain timeframe to see just what our experience has been and when we consider what we do with service in the future.

**Mr. Gray:** Just in closing, Mr. Minister, the next time you come back I will talk about my airports.

**Mr. Lewis:** Fair enough.

**The Chairman:** I imagine we are going to get into airports now because I see Mr. Chadwick.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** My sincere congratulations go to you, Mr. Minister, on your appointment.

I would like to ask you first of all, with respect to the lands at Pickering that were originally purchased for a second Toronto airport way back in the 1960s and 1970s, is that site still being considered as a second Toronto airport?

**Mr. Shortliffe:** The federal government, specifically Transport Canada, still retains the Pickering lands. In developing our strategy for airport development in southern Ontario, one of the questions we will be looking at in that respect is the issue of a second airport at Pickering. No decisions have been made at this stage.

**Mr. Chadwick:** Are you doing anything to protect the surrounding areas with respect to residential?

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir, we retain the lands. We have them zoned. The core lands that would be used for an airport development are indeed protected.

**Mr. Chadwick:** If that is the case, Mr. Minister, I was really encouraged by the fact that you talked about the Southern Ontario Air Transportation Strategy. I am encouraged by that. I happen to think that a number of airfields around the southern Ontario area could be the solution to some of the present difficulties at Pearson. So I am encouraged by what you have to say.

[Traduction]

tenter de formuler des recommandations qui amélioreront le service destiné aux passagers.

Quant à l'abandon des voies dans la péninsule de Gaspé, ou à la question des trois trains par semaine, mon prédécesseur a étudié en détail les propositions de réduction du service de VIA. Vous parlez d'une ligne en particulier, mais si les trains sont pleins, cela ne veut pas dire pour autant qu'ils sont rentables. Il y a probablement encore une subvention.

Pour l'instant, nous avons l'intention de laisser la direction de VIA à M. Lawless et à ses collaborateurs. Après une certaine période, nous essaierons de tirer des leçons de l'expérience avant de prendre des décisions pour l'avenir.

**M. Gray:** En terminant, monsieur le ministre, la prochaine fois que vous viendrez, je vous parlerai de mes aéroports.

**M. Lewis:** C'est parfait.

**Le président:** Nous allons probablement parler d'aéroports maintenant car je donne la parole à M. Chadwick.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Monsieur le ministre, je vous félicite sincèrement pour votre nomination.

Pour commencer, à propos des terrains de Pickering qui avaient été achetés dans les années 60 et 70, est-ce qu'on envisage toujours d'y construire un second aéroport pour Toronto?

**M. Shortliffe:** Le gouvernement fédéral, et en particulier Transports Canada, est toujours propriétaire des terrains de Pickering. Nous allons mettre sur pied une stratégie en ce qui concerne les aéroports dans le sud de l'Ontario et, dans le cadre de cette étude, nous examinerons la possibilité de construire un second aéroport à Pickering. Pour l'instant, aucune décision n'a été prise.

**M. Chadwick:** Est-ce que vous faites quelque chose pour protéger les quartiers résidentiels qui se trouvent à proximité de ces terrains?

**M. Shortliffe:** Oui, nous contrôlons toujours ces terrains, ils ont été zonés et les terrains du centre qui serviraient à construire l'aéroport sont bien protégés.

**M. Chadwick:** Dans ce cas, monsieur le ministre, je vous avoue que je suis heureux de vous entendre parler d'une stratégie des transports aériens dans le sud de l'Ontario. Cela me semble très encourageant. En effet, je suis convaincu que l'aménagement de plusieurs pistes dans le sud de l'Ontario pourrait s'avérer la solution à une partie des problèmes que nous avons actuellement à Pearson. Ce que vous nous dites me semble encourageant.



[Text]

Going to the Environmental Assessment Review now at Pearson, assuming that it concludes no additional runways would be built at Pearson, where do you go?

• 1705

**Mr. Lewis:** I do not want to prejudge the EARP review process, but—and I can say this because I am familiar with Pearson International Airport—it seems to me that a lot of people would be pleased to have Pearson International Airport in their back pocket. Hamilton would like to see that kind of expansion because you end up with 56,000 people working there. It is a facility that has a huge employment and is a huge economic boost to the community, and it is one of the reasons that Toronto is a pretty dynamic city, and the area that you represent also is dynamic. A lot of people owe their livelihood to Pearson International, and you cannot have one without the other. You have to have some difficulties along with something that is that kind of an asset to the area.

I would hope that the Environmental Assessment Review Panel and the proceedings out of that show us that we can develop runways at Pearson and that it can continue to be a very vibrant economic factor in the area you represent.

**Mr. Chadwick:** Will the Environmental Review Assessment Panel be discussing or taking into consideration the air transportation facilities in southern Ontario as part of that review?

**Mr. Shortliffe:** In the longer term, yes. The environmental review process will be focused in the shorter term on the question of the environmental impact of additional runways at Pearson International Airport, but indeed in the longer term the environmental review will be looking at the broader questions of southern Ontario, yes. That is part of their mandate.

**Mr. Chadwick:** You talked about some of the things you just recently did, Mr. Minister, in respect to Pearson. That was a week or so ago. You indicated that there would be noise-abatement movements at the airport in respect to flight paths, but the indications I have are that noise has increased due to one factor, that you lowered the condition in which the planes can turn from 4,000 feet to 3,600 feet. When you talk about that, you are talking about above sea level, which brings in, again, not 3,600 feet above the homes but more like 3,000 feet above the homes. So there was a lowering, really, of 400 feet. The corrections in the take-off, the divergence of 15 degrees on runway 2624, are all right; but there are the turns now. They are turning at a lower altitude than they were previously, so they are bringing the noise down closer.

**Mr. Dave Whiteman (Assistant Deputy Minister, Aviation, Transport Canada):** The changes to the procedure were made primarily to make it easier to fly for the pilots who had been complaining that this process was

[Translation]

Maintenant, en ce qui concerne l'étude sur l'environnement à Pearson, si la conclusion est qu'il ne faut pas y construire de piste supplémentaire, que ferez-vous?

**M. Lewis:** Je ne veux pas anticiper sur les conclusions du PEEE mais, comme je connais bien la situation à l'aéroport international Pearson, je peux vous dire que beaucoup de gens seraient heureux de l'avoir dans leur cour. Hamilton n'y verrait aucun inconvénient, car cela signifie 56,000 emplois. Ce type d'installations suppose une main-d'oeuvre énorme, pour une communauté, c'est la promesse d'un renouveau économique et c'est également ce qui explique le dynamisme de la ville de Toronto, ainsi que de la région que vous représentez. Il y a beaucoup de gens qui vivent de l'aéroport international Pearson, et l'un ne va pas sans l'autre. Mais quelque chose d'aussi important pour une région s'accompagne forcément de certaines difficultés.

J'espère que le groupe chargé du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement conclura que nous pouvons ajouter des pistes à Pearson et que ce facteur économique dynamique continuera à jouer son rôle dans la région que vous représentez.

**M. Chadwick:** Est-ce que dans le cadre de l'évaluation et de l'examen en matière d'environnement on a l'intention d'étudier l'infrastructure des transports aériens dans le sud de l'Ontario?

**M. Shortliffe:** À long terme, oui. Le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement doit s'intéresser à court terme à l'impact de nouvelles pistes à l'aéroport international Pearson sur l'environnement. Cela dit, à long terme, on a l'intention de se pencher sur l'ensemble du sud de l'Ontario, effectivement. C'est un élément du mandat de ce groupe.

**M. Chadwick:** Monsieur le ministre, vous nous avez cité certaines choses que vous avez faites au sujet de l'aéroport Pearson. Cela remonte à une semaine environ. Vous nous avez dit que les plans de vol à proximité de l'aéroport seraient modifiés de manière à minimiser le bruit, mais d'après ce qu'on m'a dit, le bruit a augmenté parce que les appareils qui ne pouvaient pas tourner avant d'atteindre 4,000 pieds sont maintenant autorisés à tourner à 3,600 pieds. Or, comme ces chiffres sont exprimés en fonction du niveau de la mer, il ne s'agit pas vraiment de 3,600 pieds au-dessus des maisons, mais plutôt de 3,000 pieds. Autrement dit, on a abaissé la limite de 400 pieds. Les corrections apportées au décollage, la déviation de 15 degrés sur la piste 2624, tout cela est très bien, mais maintenant, les virages posent problème. Les appareils tournent à une altitude plus faible, ce qui rapproche forcément le bruit.

**M. Dave Whiteman (sous-ministre adjoint, aviation, Transports Canada):** Si on a modifié la procédure, c'est surtout pour faciliter la tâche des pilotes qui se plaignaient de la complexité du processus et des dangers

[Texte]

complicated and potentially unsafe because of the manoeuvring that was required close to the ground. So that was the reason for straightening it out.

The fact that it is straightened out means that the airplane is a little farther away when it turns, albeit at a slightly lower altitude. Our assessment was that the effect on the ground would be no worse than the previous procedures.

**Mr. Chadwick:** Well, the indications I am getting are that it is noisier, but—

**Mr. Lewis:** In one of the briefings I read we are monitoring that, so we should be able to tell you over the course of whatever is an appropriate monitoring time whether or not that in fact has caused problems.

• 1710

**Mr. Chadwick:** Should the Environmental Assessment Review Panel propose that one or two runways be built, will they be considering compensation to affected homes inasmuch as they will be studying the areas that will be affected?

**Mr. Lewis:** I think you will find that the Environmental Assessment Review Panel will examine the situation, decide what effect the proposal for one or two runways will have on the environment and then that will be their report.

In considering how to implement the report, it would be a government decision as to what compensation should be paid, if any. This is not a decision of the Environmental Assessment Review Panel; it is the decision of the government.

**Mr. Chadwick:** If I may pass along to you, Mr. Minister, it has been referred to earlier, but it is apparent to just about anybody that any additional runways at Pearson would go over homes that have been approved within the last 30 years—residential areas that have been approved and have been on the planning maps of municipalities in the area as to noise impact and noise cones that had been projected.

Someone buying a home, for example, in the 1970s who went to study the municipal zoning regulations, which, with Transport Canada's approval... would not have any impact on their homes. Should the Environmental Assessment Review Panel and the government conclude that runways are going to go in, this would have an impact after the fact that they never experienced. Would the government be prepared to buy my home, for example, at market value?

**Mr. Nault (Kenora—Rainy River):** How much is it worth?

**Mr. Angus:** What is this, "Let's Make A Deal"?

[Traduction]

qu'il présentait quand ils étaient obligés de manoeuvrer près du sol. Voilà pourquoi on a supprimé la déviation.

Mais en la supprimant, les appareils se trouvent forcément un peu plus loin quand ils tournent, et effectivement à une altitude un peu inférieure. D'après ce que nous avons pu déterminer, cela n'aggrave pas la situation.

**M. Chadwick:** Eh bien d'après ce que j'ai entendu, il y a plus de bruit, mais...

**M. Lewis:** J'ai eu l'occasion de lire des notes d'information à ce sujet et nous suivons la situation, ce qui devrait nous permettre de vous dire si, oui ou non, le nouveau processus pose des problèmes.

**M. Chadwick:** Si le groupe chargé du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement décidait de recommander la construction d'une ou deux pistes supplémentaires, est-ce qu'il recommanderait également d'accorder une compensation aux propriétaires des maisons affectées par les nouvelles pistes?

**M. Lewis:** J'ai l'impression que le groupe va étudier la situation et décider des effets probables de la construction d'une ou deux pistes sur l'environnement; tout cela figurera dans le rapport.

C'est ensuite le gouvernement qui devra décider de la façon d'appliquer le rapport, et entre autres, des compensations à accorder, le cas échéant. Cette décision-là n'appartient pas au groupe chargé du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, mais bien au gouvernement.

**M. Chadwick:** Monsieur le ministre, on a déjà observé, et d'ailleurs il est tout à fait évident, que les appareils qui utiliseraient des pistes supplémentaires à l'aéroport Pearson passeraient au-dessus de maisons dont la construction a été approuvée depuis 30 ans, des quartiers résidentiels qui ont été approuvés, qui font partie de la planification des municipalités de la région, une planification qui tient compte du facteur bruit.

Les gens qui ont acheté des maisons pendant les années 1970 ont probablement été voir les règlements municipaux de zonage—approuvés par Transports Canada—et constaté que leurs maisons n'étaient pas en cause. Si le groupe d'évaluation et d'examen en matière d'environnement et le gouvernement décident de recommander la construction de nouvelles pistes, ces maisons-là vont être touchées. Est-ce que le gouvernement accepterait d'acheter ma maison, par exemple, à la valeur du marché?

**M. Nault (Kenora—Rainy River):** Combien vaut-elle?

**M. Angus:** Vous vous croyez à un jeu télévisé?



[Text]

**Mr. Lewis:** I go back to something I said earlier, and I know we are not in an adversarial situation here. Pearson International Airport is one of the reasons southern Ontario has the boom it has right now. It is a terrific asset to any community. A lot of communities would take a little bit of that grief, if they had the growth in jobs and opportunities.

**Mr. Chadwick:** But where is the limit?

**Mr. Lewis:** That is the question we are asking ourselves. We are going to get the answers from the Environmental Assessment Review Panel. There has been no final determination on where the runways are going to be. It is part of the panel's assessment; they will tell us what risks we run to the environment, if they are here, there or wherever. I think it is premature for us to discuss compensation or whether any should be paid at all until we know what we are dealing with.

**Mr. Chadwick:** Whose responsibility is it—provincial government or federal government—to determine the quality of the air at Pearson International?

**Mr. Shortliffe:** To the best of my knowledge, it is provincial jurisdiction.

**Mr. Chadwick:** They go on federal lands and they can do that.

**Mr. Shortliffe:** I think you are suggesting that the quality of the air at Pearson is somehow different from the quality of the air at Mississauga or just off the airport lands. I am not sure technically this would be correct.

**Mr. Chadwick:** I ask it because a number of groups down there have been trying to determine the environment over the airport and have been bounced around between the federal government and the federal government as to whose responsibility it is.

**Mr. Angus:** Perhaps, Mr. Chairman, the minister might like to report back to the committee on this after having reviewed it.

**Mr. Chadwick:** I would appreciate it.

**The Chairman:** Yes, let us have it because I think that caught them by surprise a little. We would like to have a better answer than that one.

• 1715

I would like to get in a question here. Let us go to the west. We do not have too many people from the far west here, but let us talk about the Polar 8, Mr. Minister. Since that contract has been cancelled, how are we going to ensure our sovereignty and safety in the north in Coast Guard activity there?

Along with that question, there evidently is some sort of dispute between Versatile Shipyards and the Coast Guard as to the estimate. Versatile says—I think it is

[Translation]

**M. Lewis:** Je reviens sur quelque chose que j'ai dit tout à l'heure et je sais que nous ne sommes pas là pour nous affronter. L'aéroport international Pearson est l'un des facteurs qui expliquent l'essor considérable que connaît actuellement le sud de l'Ontario. Pour n'importe quelle communauté, ce serait un avantage énorme. Il y a beaucoup de communautés qui accepteraient ces petits inconvénients s'ils avaient également les emplois et les possibilités qui les accompagnent.

**M. Chadwick:** Mais jusqu'où peut-on aller trop loin?

**M. Lewis:** C'est la question que nous nous posons. Et c'est le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement qui va nous donner la réponse. Pour l'instant, on n'a pas encore décidé de l'emplacement des nouvelles pistes. Cela fait partie du mandat du groupe: on va nous dire quels sont les risques pour l'environnement, si toutefois il y en a, etc. Pour l'instant, il est trop tôt pour discuter de compensation tant que nous n'aurons pas une meilleure idée de la situation.

**M. Chadwick:** Qui surveille la qualité de l'air à l'aéroport international Pearson, le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral?

**M. Shortliffe:** Que je sache, cela relève de la province.

**M. Chadwick:** Les experts vont faire des relevés sur les terres fédérales; ils peuvent le faire.

**M. Shortliffe:** Vous avez l'air de dire que la qualité de l'air à Pearson est différente de la qualité de l'air à Mississauga ou en dehors des limites de l'aéroport. Techniquement, je suis loin d'en être certain.

**M. Chadwick:** Si je pose la question, c'est que plusieurs personnes se sont rendues sur place pour essayer de déterminer l'état de l'environnement au-dessus de l'aéroport et elles se sont fait balloter entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial qui se renvoyaient la balle.

**M. Angus:** Monsieur le président, quand le ministre aura approfondi la question, il acceptera peut-être de revenir nous en parler.

**M. Chadwick:** J'apprécierais beaucoup.

**Le président:** Oui, effectivement, car j'ai l'impression que nos témoins ont été pris par surprise. Il y a peut-être moyen de nous fournir une meilleure réponse.

J'aimerais poser une question. Allons maintenant dans l'Ouest. Il n'y a pas beaucoup de représentants de l'extrême-ouest parmi nous, mais monsieur le ministre, parlons tout de même du Polar 8. Étant donné que le contrat a été annulé, comment allons-nous permettre à la garde côtière d'assurer notre souveraineté et notre sécurité dans le Nord?

De plus, de toute évidence, Versatile Shipyards et la garde côtière ne sont pas d'accord sur les devis. D'après Versatile—qui à mon avis a raison—il aurait été possible

[Texte]

correct—it could have built the ice-breaker, the tug, whatever, for \$132 million less than the Coast Guard. I would like to hear who is right, Versatile or the Coast Guard.

**Mr. Lewis:** I think we looked at how much money we had to do what we wanted to do—

**The Chairman:** No, I know all about the cuts in the budget, but since it was so necessary for our sovereignty and safety in the north, and that was going to give us the capacity to go up there, what is going to be done up there now?

**Mr. Nault:** They bought two dog teams.

**Mr. Lewis:** I think Joe Clark had the best answer on that in the House—

**The Chairman:** He never has the best answer.

**Mr. Lewis:** We do not feel that in current times, in terms of the situation in the world today, that we require that ice-breaker to exercise our sovereignty. There are other ways of exercising it. For that reason we decided not to build it.

Now, you may argue with that. I do not know that I am in a position to give you any better answer than that. The Coast Guard will continue to exercise its responsibility in the north. They operate there now, and they always will. We just could not afford this particular addition to the fleet.

I guess there are a lot of figures out there on Versatile as to how they could have built their ship for a lot less. Our figure of \$689 million was our estimate of all of the costs of the ice-breaker program, including the ship costs of about \$495 million, with inflation added to cover the delay in the construction schedule. We understand that the \$350-million figure being used excludes insurance, federal sales tax, foreign exchange, inflation, and I understand that some of the design features are different from what we had to provide for.

**Mr. Nault:** Mr. Minister, as I have indicated on numerous occasions in speeches I have made, I would like to ask if, under your tenure, you are prepared to change the policy of this particular department and move into a policy direction as it relates to roads.

One of the things I am interested in has mainly to do with the concern of one of the modes of transportation you have taken out of the regions of the country. It is fine if you live in the big urban centres, but if you live in the regions like northern Ontario, VIA has been removed now. It no longer exists on the more populated areas of northern Ontario. That has been taken away from us. That is one area.

We also have a problem as it relates to airports. You have probably heard a lot of them as it relates to regional

[Traduction]

de construire le brise-glace, le remorqueur, appelez-le comme vous voudrez, pour 132 millions de moins que la garde côtière le prétend. J'aimerais bien savoir qui a raison, de Versatile ou de la garde côtière.

**M. Lewis:** Nous avons commencé par déterminer de combien d'argent nous disposions pour faire ce que nous voulions faire. . .

**Le président:** Non, je suis au courant de ces coupures de budget, mais puisque ce projet était crucial pour notre souveraineté et notre sécurité dans le Nord, puisqu'il allait nous permettre de nous imposer dans cette région, qu'allons-nous faire maintenant qu'il a été annulé?

**M. Nault:** Ils ont acheté deux meutes de chiens.

**M. Lewis:** Je pense que c'est Joe Clark qui a donné la meilleure réponse à la Chambre. . .

**Le président:** Ce n'est jamais lui qui a la meilleure réponse.

**M. Lewis:** Compte tenu de la situation actuelle dans le monde, nous considérons que nous n'avons pas besoin de ce brise-glace pour exercer notre souveraineté. D'autres moyens existent, et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé de ne pas le construire.

Cela dit, vous pouvez n'être pas d'accord, mais je ne sais pas si je peux vous donner une meilleure réponse que celle-là. La garde côtière va continuer à exercer ses responsabilités dans le Nord. Elle est présente dans cette région, elle y restera. Il se trouve que nous n'avions tout simplement pas les moyens de faire cette acquisition.

Je sais que Versatile cite beaucoup de chiffres et prétend que le navire aurait pu être construit pour beaucoup moins. De notre côté, nous avons estimé à 689 millions de dollars la totalité des coûts du programme de construction d'un brise-glace, ce qui comprend le coût du navire proprement dit, environ 495 millions de dollars, et une marge est prévue pour l'inflation à cause des délais de construction. Le chiffre de 350 millions de dollars qui a été cité ne comprend apparemment pas l'assurance, la taxe de vente fédérale, les taux de change, l'inflation et de plus, apparemment, les plans ne sont pas absolument identiques.

**M. Nault:** Monsieur le ministre, comme je l'ai dit à de nombreuses reprises, comme je l'ai demandé dans de nombreux discours, est-ce que vous avez l'intention de profiter de votre passage dans ce ministère pour modifier la politique gouvernementale en ce qui concerne les routes?

C'est un sujet d'autant plus important que vous venez de priver certaines régions du pays d'un des modes de transport dont elles disposaient. Tout cela est parfait si vous vivez dans un des grands centres urbains, mais si vous habitez le nord de l'Ontario, par exemple, le service VIA a disparu. Les régions les plus peuplées du nord de l'Ontario ne disposent plus de ce service. On nous l'a enlevé, voilà pour une chose.

Il y a également le problème des aéroports. On vous en a probablement beaucoup parlé, et je fais allusion aux



[Text]

airports. Our regional airports are not like urban airports where we can take a flight every hour or two hours. We are lucky to be able to get on a plane once or twice a day.

That leaves us only one mode of transportation. Since I do not have a major lake I can canoe down, I have one choice, and that is roads. We have probably the worst road system in all of Canada. I am wondering whether under your tenure you will be more interested in getting involved in a futuristic policy that will give us the type of road system that we in Canada have envisioned.

One of the problems we do have is that in northern Ontario we are supposed to be one of the biggest tourist areas going, but everybody takes a short cut through the States because they do not want to drive on our roads.

• 1720

I think it is a national embarrassment to Canada that as a federal government we have not got involved in some sort of standards for roads. I am interested in knowing whether your mandate is going to be specifically the southern Ontario Pearson problem or whether we are going to take a look at expanding our mandate as a transportation department to look at all modes of transportation; and one of the biggest ones we have a problem with is roads.

**Mr. Lewis:** A national highway study is under way. The third phase of it is due to be completed at the end of June. I have to tell you, though, that my understanding of it is that we are in the business of improving and assisting on the Trans-Canada highway wherever we can.

I had this question during the last election campaign too—what are you going to do about municipal infrastructure—if I could just broaden the question to that. It came from the reeve of Aurora Township. I said, Bob, do you want to be in charge of deciding whether you pave the Fourth or the Fifth Concession, or do you want it decided in Ottawa? I think the road system in a province is the business of the province in question.

I am not being partisan when I say this, because probably anybody would have decided to do it, but in the province you and I come from, thanks to Leslie Frost, who was a bricks-and-mortar type of politician, we have built an awful lot of highways and we have a pretty good highway system in Ontario vis-à-vis the other provinces. We have put a lot of money into it. It gets us around. Sure, there are areas that are not opened up and they do not have the same facilities or highways as there are in other parts of the country. But Ontario has always put a great importance on highways. I think it is an Ontario responsibility and the decision-making should be in the hands of the provincial authorities, who are in a far better position to tell you what sort of a highway system we

[Translation]

aéroports régionaux. On ne peut pas comparer nos aéroports régionaux aux aéroports urbains où les vols se succèdent toutes les heures ou toutes les deux heures. Nous, nous avons de la chance quand nous avons le choix entre un ou deux avions par jour.

Autrement dit, il ne reste plus qu'un seul mode de transport. Comme je ne dispose pas d'un grand lac où je pourrais faire du canot, il ne me reste plus qu'une seule option, celle des routes. Nous avons probablement le système routier le plus déplorable de tout le Canada. J'aimerais savoir si vous avez l'intention de vous intéresser un peu plus à une politique futuriste qui nous donnerait un réseau routier dont nous rêvons.

En principe, le nord de l'Ontario est une de nos grandes régions touristiques, mais en réalité, les gens font un détour par les États-Unis pour éviter de conduire sur nos routes.

Ne trouvez-vous pas honteux pour l'ensemble du Canada que le gouvernement fédéral n'ait pas fixé des normes pour la construction de ses routes? Allez-vous, au cours de votre mandat, vous occuper uniquement du problème causé par l'aéroport Pearson au sud de l'Ontario, ou allez-vous aussi élargir les activités de votre ministère pour qu'il étudie tous les modes de transport, et notamment le transport par route qui n'est pas sans problèmes, lui non plus?

**M. Lewis:** Il y a en cours actuellement une étude sur les autoroutes nationales, dont la troisième étape doit être terminée à la fin de juin. Si je comprends bien l'étude, elle vise à déterminer comment il est possible d'améliorer, partout où cela est possible, la transcanadienne.

Si vous me permettez d'élargir votre question, je dois avouer qu'au cours de la dernière campagne électorale, l'échevin du comté d'Aurora m'a justement demandé ce que nous avions l'intention de faire au sujet de l'infrastructure municipale. Je lui ai demandé, en guise de réponse, s'il préférerait que ce soit Ottawa plutôt que lui qui décide de l'opportunité de paver la quatrième ou la cinquième concession. C'était une façon de lui dire que le réseau routier d'une province relève justement du gouvernement provincial.

Ce que je vais vous dire, je ne vous le dis pas par esprit de sectarisme, parce que j'imagine que n'importe qui aurait pris la même décision, mais dans la province dont nous sommes tous les deux originaires, nous avons eu la chance d'avoir comme politicien un homme d'édifices, Leslie Frost, grâce à qui nombre d'autoroutes ont été construites, ce qui nous donne aujourd'hui un réseau routier qui fait meilleure figure que celui des autres provinces. Nous y avons injecté beaucoup d'argent, mais aujourd'hui nous pouvons circuler. Bien sûr, il reste des régions qui sont moins desservies en autoroutes qu'ailleurs. Mais l'Ontario a toujours misé beaucoup sur ses autoroutes. Cette affaire relève du gouvernement provincial et les décisions devraient être prises par la

[Texte]

should have in Ontario than we are sitting here in the Department of Transport in Toronto.

It is a little different when it comes to the Trans-Canada, but that is my feeling.

**Mr. Nault:** Let us touch on the Trans-Canada, then. If we were to talk just straight standards, our Trans-Canada section through northern Ontario does not even meet the Canadian standards. That is what I am talking about. We do not necessarily, in the one sense, have to talk about paying for them, but the least we can do as the national government is to supply the standards and require the provincial governments to try to put those standards in place. I do not suggest we do it all in one day. I do not suggest we do it in 10 years. But we have never put a national policy together in this country on roads so one end of the country looks the same as the other. We go through the Prairies and it looks nice, because it is easy to build roads through the Prairies. They have four lanes. As soon as they hit the rough country, all of a sudden it becomes a horse trail.

I am just suggesting a long-term, futuristic, visionary policy of standards would probably be to our benefit, if it were similar to what they have done in the States, where they have inter-states all through, which is something we need to do. If we have to give our provincial colleagues a little push, I do not see any reason why we should not.

I just bring that up because I think we have always skirted the issue of highways because we pass the buck and say it is in the provincial jurisdiction. I believe it is in the national jurisdiction. It has a lot to do with economics. When you talk about enticing diversification of your economy or different businesses to move to a different area, if you cannot get the product out they do not bother.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Congratulations.

The year 2000 is just around the corner. We have a lot of branch lines on the Prairies that are guaranteed to the year 2000, and it would be inappropriate to get late into the year 1999 and start doing some analysis on what we do beyond that date. I am wondering if you have a perspective on when as a government we ought to be undertaking to take the long and studied look at what after the year 2000?

**Mr. Benjamin:** That is what the royal commission should be doing.

**Mr. Malone:** They would if that had anything to do with passengers.

**Mr. Benjamin:** That is why the terms of reference should be broadened.

[Traduction]

province qui est bien mieux placée que nous ne le sommes, ici à Ottawa, pour décider de quel type de réseaux la province a besoin.

Évidemment, la situation est un peu différente lorsqu'il s'agit de la transcanadienne, mais je ne changerais pas ma réponse.

**M. Nault:** Dans ce cas, passons à la transcanadienne. Si nous parlons uniquement de normes, le tronçon de la transcanadienne qui traverse le nord de l'Ontario ne respecte même pas les normes canadiennes. C'est cela que j'essaie de vous faire comprendre. N'essayons même pas de déterminer qui paiera la note, mais il semble qu'il revient au gouvernement canadien de fixer les normes et d'exiger des gouvernements provinciaux qu'ils les respectent. Il ne s'agit pas de tout réussir du jour au lendemain, ni non plus d'attendre dix ans pour faire quoi que ce soit. Mais nous n'avons jamais, ici au Canada, eu de politique nationale qui fasse en sorte que nos routes soient les mêmes d'un océan à l'autre. Les routes sont très belles dans les Prairies, parce qu'il est facile d'y construire des routes à quatre voies. Mais dès que la transcanadienne traverse des contrées plus accidentées, la route devient presque une piste cavalière.

Je pense tout simplement que nous pourrions certainement profiter d'une politique de normes à long terme, futuriste et visionnaire, surtout si elle se rapprochait de ce qui se fait aux États-Unis, où tout le pays est sillonné d'autoroutes qui vont d'un État à l'autre. Pourquoi ne pourrions-nous pas mettre sur la bonne voie nos collègues provinciaux?

Si je vous dis cela, c'est parce que nous avons toujours esquivé la question des autoroutes, sous prétexte de renvoyer la balle aux provinces. Je crois au contraire que c'est au gouvernement fédéral de relever le flambeau, puisque cette question a beaucoup à voir avec l'économie. Lorsque vous dites qu'il faut encourager la diversification de notre économie et encourager les entreprises à déménager, cela ne sert à rien, tant que vous ne leur fournissez pas des routes pour déplacer leurs produits.

**M. Malone (Crowfoot):** Félicitations, monsieur le ministre.

Nous sommes à la veille de l'an 2,000. Bon nombre des embranchements des Prairies sont garantis jusqu'à l'an 2,000, et il ne conviendrait pas d'attendre 1999 pour décider de l'orientation à prendre au début du siècle prochain. D'après vous, quand le gouvernement devrait-il entreprendre de façon exhaustive et approfondie une étude sur l'orientation à prendre à partir de l'an 2,000?

**M. Benjamin:** C'est le rôle de la Commission royale d'enquête.

**M. Malone:** Oui, dans la mesure où cela a à voir avec le transport des passagers.

**M. Benjamin:** C'est justement pourquoi le mandat de la Commission devrait être élargi.



[Text]

[Translation]

• 1725

**Mr. Lewis:** The NTA has in it a scheduled review in 1992, and it would seem to me that the appropriate occasion to do that review of where we are going in the year 2000 would be when we do that review of the NTA, and I would assume that it would be this committee that would be doing it. It would be in your hands to take a look at that too.

**Mr. Malone:** My next point is more a comment which I would like to put to you as a suggestion. What we have are branch lines on the Prairies that have an apparent perspective of looking like they are being helpful to the producers. In many cases they are being quite harmful to them. They are being very un-cost-effective, if that is an acceptable expression, and they are diminishing the prairie farmer's capacity to put his product on international shelves.

I would appreciate it if you could co-ordinate with the minister for the Wheat Board the ability of the Canadian Wheat Board to use its computer capacity to put together farm sizes so that individual farmers could see a model and have some relevant information about the amount of charge that goes to a farmer's grain shipment for demurrage, for storage, which is elevator companies, and what ought to fit into that too is how much he pays for branch-line cost, because if this issue is to be won it has to be won in the farm kitchen.

We have a very extraordinarily expensive system in place that is largely being hidden and is distracting from our capacity to market, and that needs to be made visible to the producer in order for the producer to see it. Then when farmers receive their final payment they could have a print-out saying what their portion of these various kinds of costs were, pro-rated to their farm sizes or deliveries.

**Mr. Lewis:** I guess it would not only be farm size but it would actually be how much you brought to the elevator.

**Mr. Benjamin:** And how far it was delivered, too.

**Mr. Lewis:** I guess it would be possible to take a look at whether that is all do-able, but my experience is that before you collect information you have to figure out how you are going to use it, and whether that kind of information would be something that would help the farmer or just be nice information to have. I do not know the answer to that. Perhaps you could tell me.

**Mr. Malone:** Today farmers have the opportunity to see the annual report of the Canadian Wheat Board where you deal with many of these kinds of costs on a whole system basis, demurrage, storage, etc. Those kind of numbers are not really as meaningful as they are when they come down to specific operation size and it ought to be possible, bearing in mind what we do with computers

**M. Lewis:** L'ONT prévoit pour 1992 un examen de la situation, et il me semble qu'il serait tout à fait approprié que l'Office se demande aussi quelle devrait être l'orientation à partir de l'an 2000; je suppose aussi qu'il reviendrait à votre comité de se poser la question également.

**M. Malone:** Ma prochaine question se veut plutôt une observation, ou même une suggestion. Dans les Prairies, les embranchements sont souvent nuisibles aux producteurs, même s'ils semblent en apparence les aider. Ils ne sont pas rentables et ils limitent la capacité d'exportation des agriculteurs.

Ne pourriez-vous pas vous entendre avec le ministre chargé de la Commission canadienne du blé pour qu'il mette à l'oeuvre les ordinateurs de la Commission afin qu'ils produisent des tableaux en fonction de la taille des exploitations agricoles qui permettraient aux agriculteurs de comparer leurs modèles d'exploitation avec les frais assortis à l'expédition de leurs céréales, soit ceux de surestaries, ceux d'entreposage auprès des compagnies de silos et,—ce qui est très important pour lui aussi—ceux d'utilisation des embranchements. Après tout, c'est dans sa cuisine que l'agriculteur prend ses décisions.

Il existe à l'heure actuelle un système extrêmement coûteux qui est malheureusement caché et qui nous empêche de voir quelle est notre capacité de commercialisation; or, ces chiffres devraient être accessibles aux producteurs de sorte que lorsque les agriculteurs reçoivent leur dernier paiement, ils pourraient recevoir aussi un imprimé d'ordinateur leur ventilant les divers coûts par rapport à la taille de leur exploitation agricole ou par rapport à leur livraison de grains.

**M. Lewis:** Cela ne dépend pas tant de la taille de l'exploitation agricole que de la quantité de grains transportés jusqu'aux silos.

**M. Benjamin:** Et de la distance à parcourir pour la livraison aussi.

**M. Lewis:** Il faudrait se demander si tout cela est faisable, mais d'après mon expérience, avant de recueillir toute cette information, il faut plutôt se demander si cela peut être utile au producteur et ce qu'il en fera, ou si ce sont des chiffres qui ne lui servent à rien. Je ne peux pas vous répondre, mais peut-être le pouvez-vous, vous-même?

**M. Malone:** Les agriculteurs d'aujourd'hui qui peuvent recevoir le rapport annuel de la Commission canadienne du blé constatent que l'on y fournit des chiffres pour l'ensemble du réseau, soit ceux de surestaries, d'entreposage, etc. Or, ces chiffres établis à l'échelle nationale n'ont aucun sens pour eux, s'ils ne correspondent pas à une taille donnée d'exploitation

[Texte]

with unemployment insurance cheques, to make these more individual business related so that there is at least a good estimate, a good impact, so that they would know what the cost is, and how much they are losing in terms of world market, because that is where they start. You sell your product on world market and then the Wheat Board subtracts from that all of the other costs that are there, and of course one of them is the whole transportation cost.

The Wheat Board does not do that, but the charge is there and it relates to all kinds of things. It relates to the raw cost. It relates to the turn-around time in the hopper cars which is unbelievably high, sometimes as high as 30 days or 35 days. Other commodities are not that way. Potash, sulphur, coal will turn around in a week, sometimes in as short a time as five days.

• 1730

If we do not get some rationalization in the system, then this country, which has its grain the furthest inland of the five grain-producing regions in the world, is going to find it increasingly difficult, especially in light of what Europe is doing, to put that product on the market.

**Mr. Lewis:** It would seem to me that the Wheat Board has to operate its system as efficiently as possible. At the same time, the information you are asking to be provided to the individual farmer... the farmer, I would think, would make decisions on what type of equipment to buy, based on how much it is going to cost, what the warranty is, and that kind of thing.

That is a decision he or she has full control over—equipment, types of seed, that kind of thing. They can make that decision. I am not sure, Arnold—and I do not understand farming nearly as well as you do—that providing you with that information is going to make you, as a producer... if there is anything you could do with that information to improve your position.

If I gave you all the information on pick-up trucks, you could make an informed decision as to what type of truck to buy next time. I am not sure I can help you by providing you with that information, because the supplier of transportation is really the only game in town. I am not sure it would help you.

**Mr. Malone:** It changes the politics of it, though. It changes how they represent through their associations and their organizations, and it changes the nature of how they lobby. It changes the nature of what they ask us to do and

[Traduction]

agricole. Quand on pense à la façon dont les ordinateurs ventilent le moindre chiffre sur le chèque d'assurance-chômage, il devrait être possible de faire la comparaison avec les exploitations prises individuellement, pour que les agriculteurs aient une bonne idée de ce qu'il leur en coûte, et une meilleure idée de la part qu'ils perdent du marché mondial, puisque c'est cela qui leur importe. Si vous vendez vos produits sur le marché mondial, la Commission canadienne du blé doit soustraire du prix que vous en tirez toutes sortes de coûts, dont le coût du transport.

Or, la Commission ne fait pas ce calcul, même si les frais existent, par rapport à toutes sortes de facteur et notamment par rapport au coût brut. Cela permettrait également de faire le lien avec la durée du roulement dans les wagons-trémie, roulement qui est incroyablement élevé, puisque le grain y séjourne parfois jusqu'à 30 à 35 jours. Ce n'est pas nécessairement le cas pour les autres produits comme la potasse, le souffre et le charbon qui ne séjournent dans les wagons qu'une semaine environ, et même parfois cinq jours à peine.

Il est essentiel d'uniformiser le système du transport, faute de quoi, le Canada, qui est celui des cinq pays producteurs de céréales au monde à produire ces céréales le plus loin des côtes, aura de plus en plus de difficultés à commercialiser son produit sur le marché mondial, particulièrement à la lumière de ce qui se passe en Europe.

**M. Lewis:** La Commission canadienne du blé se doit d'être le plus rentable possible. Si je vous comprends bien, l'information que vous voulez faire parvenir à l'exploitant agricole devrait lui permettre de prendre la décision la plus judicieuse qui soit quant au type d'équipement à acheter, puisqu'il pourrait décider en fonction du coût, ou de la garantie, notamment.

La décision d'acheter tel ou tel type d'équipement ou de semence relève, me semble-t-il, de l'agriculteur et de lui seul. Il est évident que je ne m'y connais pas autant que vous, monsieur Malone, en exploitation agricole, mais je ne suis pas sûr que l'information que vous me demandez servira véritablement aux producteurs et leur permettra d'améliorer leur situation.

Si je vous donnais tous les renseignements possible sur les camionnettes à plateau de type "pick-up", vous pourriez décider quel type de voiture acheter la prochaine fois en étant parfaitement renseigné. Mais je ne suis pas sûr de pouvoir vous fournir tous ces renseignements, puisque ce sont les concessionnaires en transport qui sont les mieux placés pour le faire. D'ailleurs, je ne suis pas sûr que cela vous aiderait.

**M. Malone:** Mais cela change l'aspect politique, puisque cela modifie la façon dont les agriculteurs sont représentés par le biais de leurs associations et organisations et que cela colore la façon dont ils exercent



[Text]

it is changing now. It is just that I think it should change faster.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on this point Mr. Malone has raised, we have been rationalized to the point something like 4,000 miles of branch lines were removed, and the ones left are, in my opinion, the bare minimum.

The rehabilitation of them has been cancelled. There are still about 8 or 10 to be completed. A lot of money was spent on the initial stage—phase 1 of the rehabilitation—and it got cancelled. For example, on the Willow Bunch subdivision, \$10 million has been spent. It takes \$11 million more to finish it. If it is not finished, the \$10 million is down the drain.

I am wondering if the minister would take a look at lifting the cancellation of the branch-line rehabilitation. There are only a few left to be completed, but they are very important lines and they are the heavy grain lines.

Secondly, would he consider a moratorium on rail-line abandonment, because they are even wanting to abandon lines in Ontario and Quebec that carry freight and passenger trains, but declaring a moratorium on rail-line abandonment until the royal commission has reported with their recommendations.

**Mr. Malone:** Please do not.

**Mr. Lewis:** I do not know that I am in a position to declare a moratorium on rail-line abandonment, because it is part of the legislation. It is not an executive decision, it is legislation.

I know it is an important issue and we are very aware of the impact of it, but at the present time, I cannot see us making any changes in what we are doing.

**Mr. Benjamin:** You are undercutting the royal commission. How can it do its job?

**The Chairman:** Fine. You had two questions there, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I got them both in, too.

**The Chairman:** You got them both in, but you only got an answer to one, really.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**The Chairman:** One was the rail-line abandonment, but then I thought there was—

**Mr. Benjamin:** Branch-line rehabilitation.

[Translation]

leurs pressions. Cela change aussi la nature de leurs demandes à notre égard; cela change déjà, mais cela permettrait de faire changer les choses plus rapidement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, dans la même veine que M. Malone, on nous a imposé une rationalisation au point où on a supprimé quelque 4,000 milles d'embranchements en laissant le strict minimum à peine.

On a supprimé le programme de reconstruction des embranchements, alors qu'il en reste quelque 8 à 10 à terminer. Au moment où on a annulé la première phase, c'est-à-dire l'étape initiale de la reconstruction, on avait déjà dépensé beaucoup d'argent. Dans la subdivision de Willow Bunch, par exemple, on avait déjà dépensé 10 millions de dollars, alors qu'il n'en faudrait que 11 millions pour le terminer. Autrement dit, si l'embranchement n'est pas terminé, on aura perdu 10 millions de dollars pour rien.

Le ministre ne pourrait-il pas revenir sur sa décision d'annuler le programme de reconstruction des embranchements? Il n'en reste que quelques-uns à terminer, mais ce sont des embranchements essentiels puisqu'ils jouent un rôle important dans le transport des céréales.

Ensuite, étant donné qu'on songe même à abandonner des lignes de chemin de fer en Ontario et au Québec qui servent au transport du fret et des passagers, le ministre pourrait-il songer à imposer un moratoire sur l'abandon des lignes de chemin de fer, tant que la Commission royale d'enquête n'a pas déposé son rapport et ses recommandations?

**M. Malone:** De grâce, surtout pas.

**M. Lewis:** Je ne sais si j'ai le pouvoir d'imposer un moratoire sur l'abandon des voies de chemin de fer, puisque la loi nous y oblige. Ce n'est pas une décision ministérielle, c'est la loi qui l'exige.

Je sais que ce sont des décisions importantes qui auront beaucoup de répercussions, mais je ne crois pas que nous puissions actuellement changer quoi que ce soit à ce que nous faisons.

**M. Benjamin:** Vous coupez l'herbe sous les pieds de la Commission royale d'enquête. Comment pourra-t-elle faire son travail, dans ce cas?

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Vous vouliez poser deux questions.

**M. Benjamin:** Et je les ai posées ensemble, d'ailleurs.

**Le président:** D'accord oui, mais on n'a répondu qu'à une seule d'entre elles.

**M. Benjamin:** En effet.

**Le président:** La première question portait sur l'abandon des voies de chemin de fer, mais votre deuxième question, je pense. . .

**M. Benjamin:** C'était sur la reconstruction des embranchements.

[Texte]

**The Chairman:** —the rehabilitation of the branch lines. That was another question you may want to address and you may not.

**Mr. Benjamin:** I think about \$100 million would clean it up.

**The Chairman:** Anyway, think about it. When you come the next time, we may refresh your memory.

These will be last questions, because we have been here over two hours and you have a lot of staff here. But there has also been a communication, Mr. Minister, to get you back—let us hope before Easter—and we are going to work out the time.

• 1735

**Mr. Samson (Timmings—Chapleau):** I would also like to offer my congratulations to the minister on his new position.

In a preamble to set the stage for my question, in 1988 your predecessor, Transport Minister Bouchard, came to Timmings and announced that the Timmings airport, which was built in 1972, had outgrown its capacity in 1979 and it was time for an expansion because of the amount of traffic that was going through that building. So the minister announced an expansion to the Timmings terminal, to cost \$5.4 million. During mid-1989 it was discovered there was now no money and the project was put on the backburner. The minister was going to examine the project and report back.

I wrote numerous letters to the minister, to which I received acknowledgements, but not much in the way of answers. He did not even bother to answer the last letter I wrote to him, perhaps because a transition taking place. I will give him the benefit of the doubt.

However, I recently received a copy of an economic impact study that was done by Transport Canada on the Timmings airport, dated January 1990. The study indicates that about 190,000 passengers flew into and out of the Timmings airport on scheduled and chartered flights during 1988. That represented about 58% in visitors to Timmings.

The study also indicates the amount of traffic will rise over the next 10 years from as low as 19%, which is the minimum, to as high as 56%. Those figures were calculated in 1988, prior to the VIA Rail cuts, and we have since lost our rail service. The Ontario Northland only goes through three days a week and the bus service also leaves a bit to be desired. Therefore, I would suggest these figures are relatively low, even on the low and high scale, as a result of those changes to the VIA Rail service.

The study also makes a recommendation, which I quote:

[Traduction]

**Le président:** ... portait sur la reconstruction des embranchements. Vous voudrez peut-être vous y arrêter.

**M. Benjamin:** Avec 100 millions de dollars, je crois qu'on y parviendrait.

**Le président:** Vous n'avez qu'à y penser. À la prochaine ronde de questions, vous voudrez peut-être rafraîchir votre mémoire.

Nous n'aurons plus de questions, puisque nous sommes ici depuis plus de deux heures et que nous retenons beaucoup de gens. Nous avons également reçu une proposition vous demandant de revenir, monsieur le ministre, avant Pâques, si possible. Nous nous entendrons sur une date.

**M. Samson (Timmings—Chapleau):** Permettez-moi aussi de féliciter le ministre à l'occasion de sa nouvelle nomination.

Laissez-moi d'abord expliquer la raison d'être de ma question: en 1988, lorsque votre prédécesseur, le Ministre Bouchard, est venu à Timmings, il a annoncé que l'aéroport de Timmings, construit en 1972, était devenu trop achalandé dès 1979, et qu'il était maintenant temps de l'agrandir étant donné l'importance du trafic aérien. Le Ministre avait donc annoncé que l'on agrandirait l'aérogare de Timmings au coût de 5,4 millions de dollars. Or, au milieu de l'année 1989, on a mis le projet en veilleuse faute de fonds. Le Ministre devait néanmoins réétudier le projet et nous faire part d'une décision.

J'ai écrit à plusieurs reprises au Ministre, j'ai reçu plusieurs accusés de réception, mais aucune réponse officielle. Le Ministre n'a même pas pris la peine d'accuser réception de ma dernière lettre, peut-être parce qu'un changement de poste s'annonçait. Je veux bien lui donner le bénéfice du doute.

J'ai reçu cependant tout récemment un exemplaire d'une étude des conséquences économiques de l'aéroport de Timmings effectuée par le ministère des Transports et datée de janvier 1990. D'après l'étude, quelque 190,000 voyageurs sont passés par l'aéroport de Timmings à bord de vols réguliers et nolisés au cours de 1988, ce qui représente 58 p. 100 de visiteurs dans la région de Timmings.

D'après l'étude également, le trafic grimpera au cours des dix prochaines années entre 19 p. 100, au bas mot, et 56 p. 100. Or, ces chiffres remontent à 1988, et précèdent donc les réductions à Via Rail, puisque nous avons depuis perdu une partie de notre service ferroviaire. Le service de la «Ontario Northland» ne vient à Timmings que trois jours par semaine, et le service par autobus laisse aussi un peu à désirer. Par conséquent, étant donné la réduction du service ferroviaire, et même en dépit de la marge généreuse proposée, on pourrait gonfler ces chiffres.

L'étude émet également une recommandation, que je vais vous citer:



[Text]

to meet the growing traffic at the airport, some large-scale public and private capital improvements are planned. Important new developments by Transport Canada include expansion of the air terminal building and the construction of an air traffic control tower. With the inclusion of smaller projects, Transport Canada has committed approximately \$15 million in 1988 dollars to the improvement of Timmins airport over the next ten years.

But the only answers we received from your predecessor were that there was no money, the project was on hold or was under review, decisions had not been made, and all of the other excuses.

What is the intent vis-à-vis the Timmins airport, the terminal building, the tower and all the other improvements that were promised?

Secondly, another concern results from the environmental assessment review process that is taking place at Pearson, in that our Dash-8 service, which we have been reduced to, having lost our jet service in Timmins and in quite a few other cities, will be redirected out of Pearson and places like Pickering or Buttonville. Is there any foundation to the fears that our Dash-8s will be redirected out of Pearson International Airport in Toronto?

**Mr. Lewis:** That is a detailed question. You have obviously done your homework and it would be more appropriate if I asked Mr. Douglas to provide you with an answer, to ensure you have what you need.

• 1740

**Mr. Austin Douglas (Executive Director, Airport Management Studies Working Group, Transport Canada):** Mr. Chairman, the difficulty on the project for rehabilitation of the terminal building arose when we called tenders last spring and found, when tenders were opened, that the cost was considerably higher than we had anticipated. It was about 30% higher. It was about \$1 million higher than we had figured. It came in at about four something instead of three something.

In view of that, we have had to reconsider the extent and the phasing of that development because we have to reach an understanding with the carriers. It is true, of course, as Mr. Samson said, that we have lost the jet service of Air Canada, and we are left with Canadian Partner and Air Ontario service into Timmins. We now have to re-evaluate with the airlines about who will pay what share, and whether they agree to pay the increased user costs that projects of that value would entail.

We are in the process of doing that to see what technical changes can be made to contain the costs within

[Translation]

on prévoit des travaux d'amélioration majeurs financés par l'État et par le secteur privé pour répondre à l'accroissement du trafic à l'aéroport de Timmins. Parmi les travaux majeurs proposés, Transports Canada prévoit l'agrandissement de l'aérogare et la construction d'une tour de contrôle aérien. En incluant des projets plus mineurs, Transports Canada s'est engagé à consacrer quelque 15 millions de dollars en dollars de 1988 à des travaux d'amélioration de l'aéroport de Timmins d'ici dix ans.

Or, la seule chose que nous ait répondu votre prédécesseur, c'était qu'il n'y avait plus d'argent, que le projet était en veilleuse ou faisait l'objet d'un examen, qu'aucune décision n'avait encore été prise, et je passe de plus belles excuses encore.

Quels sont les projets du ministère eu égard à l'aéroport de Timmins, de son aérogare, de sa tour de contrôle, et de tous les autres projets promis?

J'ai maintenant une autre question qui découle du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement qui a cours actuellement à l'aéroport Pearson: étant donné que nous avons perdu à Timmins et dans plusieurs autres aéroports les avions à réactions, il ne nous reste plus que le service par Dash-8. Or, il semble qu'il sera renvoyé à Pearson et ailleurs, comme à Pickering ou Buttonville. A-t-on raison de craindre que nos Dash-8 seront renvoyés à l'aéroport international Pearson de Toronto?

**M. Lewis:** Voilà une question détaillée. Comme vous avez visiblement fait votre travail de recherche, il vaudrait mieux que M. Douglas vous réponde avec tous les renseignements voulus.

**M. Austin Douglas (Directeur exécutif, Groupe d'étude sur la gestion des aéroports, Transports Canada):** Monsieur le président, lorsque nous avons projeté des travaux d'amélioration à l'aérogare de Timmins, le problème est survenu lorsque nous avons fait des appels d'offre au printemps dernier et que nous avons constaté, sur réception des offres, que les coûts seraient considérablement plus élevés, soit environ 30 p. 100 de plus que prévu. Au lieu de 3 et quelques millions de dollars, on nous demandait 1 million de dollars de plus.

Nous avons donc été obligés de reconsidérer l'envergure du projet et obligés de nous entendre sur une construction par phases, sous réserve de l'approbation des transporteurs. M. Samson a raison de dire que Timmins a perdu le service des réactés d'Air Canada, et qu'il ne reste plus que «Canadian Partner» et «Air Ontario». Il nous faudra donc réévaluer la situation avec les compagnies aériennes pour décider quelle part des travaux chacune paiera, et il faudra attendre de voir si elles acceptent d'assumer l'augmentation des coûts d'utilisation qui sont assorties à des projets de cette envergure.

Nous sommes en train d'essayer de déterminer quelles modifications on peut apporter aux travaux pour

[Texte]

a reasonable amount, and to find out from the airlines if they are agreeable. So far we have not heard back from them on that particular question; we still have some homework to do on that aspect of it.

**Mr. Benjamin:** The glories of deregulation.

**Mr. Samson:** Do you expect an answer soon? Has a time limit been put to Air Ontario to respond, and Quebec and all the rest of them?

**Mr. Douglas:** As far as I know there is no exact time limit so far, but we are actively pursuing that with them. I spoke to our regional office today, and they are pursuing it.

**Mr. Samson:** In essence you are saying the project is not dead.

**Mr. Douglas:** That is right.

**Mr. Samson:** At this moment.

**Mr. Douglas:** As far as we are concerned. We do not have an answer one way or the other until we find out what the cost is and how it can be paid for, and agreed to be paid for, by the airlines.

**Mr. Samson:** The project came in above \$1 million. The estimates were done in 1988 dollars. The request for tenders did not even go out until 1989. I do not understand how you could have expected them to come in in 1988 dollars when you did not even request them until 1989. However—

**Mr. Douglas:** A 30% increase is a lot more than inflation, of course.

**Mr. Samson:** Granted. However, is the money there for the original amount of money that was promised for the terminal? The original amount, now; never mind the \$1 million increase.

**Mr. Douglas:** The priority for implementation of it would have to be decided at the time when there is agreement on how it will be paid for.

**Mr. Samson:** So the money is not there.

**Mr. Douglas:** I cannot say whether it would survive scrutiny of the priorities, but we would put it on the priority list and it would be examined at that time.

**Mr. Samson:** On the second, on the DASH-8s landing...?

**Mr. Shortliffe:** On the second question the member posed, as the minister and others referred to earlier today, we are taking a long-term look at a strategy for airports in southern Ontario and a master plan for Pearson International Airport. At the moment no decisions have been reached in any respect on the longer term. At the moment, of course, all kinds of traffic uses Pearson International Airport.

**Mr. Samson:** We know that by the amount of delays we are experiencing.

[Traduction]

maintenir les coûts dans la limite du raisonnable, sous réserve toujours de l'approbation des compagnies aériennes. Pour l'instant, elles ne nous ont toujours pas répondu; il nous reste d'ailleurs du travail à faire là-dessus.

**M. Benjamin:** Voilà ce que donne la déréglementation.

**M. Samson:** Vous répondra-t-on bientôt? A-t-on imposé une date limite à Air Ontario, à Québec et à toutes les autres compagnies pour vous répondre?

**M. Douglas:** Pas que je sache, mais nous les talonnons. J'ai parlé hier à notre bureau régional, qui suit de près la situation.

**M. Samson:** Si je comprends bien, le projet n'est pas complètement annulé.

**M. Douglas:** C'est exact.

**M. Samson:** Pour l'instant.

**M. Douglas:** Que nous sachions. Nous ne pourrions prendre de décision tant que nous ne saurons pas exactement la nature exacte des coûts et la façon dont ils seront assumés par les compagnies aériennes.

**M. Samson:** Les coûts avaient été estimés à plus de 1 million de dollars en dollars de 1988, alors que votre appel d'offres n'a pas démarré avant 1989. Comment pourriez-vous vous attendre à recevoir une réponse en dollars de 1988, alors que votre appel d'offres n'a pas été lancé avant 1989. Cependant... .

**M. Douglas:** Mais cette augmentation de 30 p. 100 dépasse de loin le coût de l'inflation.

**M. Samson:** D'accord. Mais je voudrais savoir si vous avez toujours dans vos coffres les sommes qui avaient été prévues à l'origine pour les améliorations de l'aérogare. Je parle des montants prévus à l'origine, sans l'augmentation de 1 million de dollars.

**M. Douglas:** On décidera si le projet est prioritaire au moment où on s'entendra sur la façon de le payer.

**M. Samson:** Si je comprends bien, vous n'avez plus l'argent.

**M. Douglas:** Je ne sais pas si cela serait considéré comme prioritaire, mais le projet serait inscrit à la liste des priorités et il serait étudié au moment opportun.

**M. Samson:** Et au sujet de ma deuxième question, celle des décollages de DASH-8?

**M. Shortliffe:** Comme le ministre et d'autres aussi l'ont déjà dit, nous sommes en train d'envisager l'opportunité d'avoir une stratégie à long terme pour les aéroports du sud de l'Ontario, de même qu'un plan-cadre pour l'aéroport international Pearson. Pour l'instant, aucune décision n'a encore été prise pour le long terme. Pour l'instant, il y a évidemment toutes sortes d'avions qui utilisent l'aéroport international Pearson.

**M. Samson:** Comme le prouvent les nombreux retards!



[Text]

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir.

**Mr. Angus:** Based on that response, in the event the environmental assessment review process does target the potential elimination of DASH-8 or other such commuter flights from Pearson, will you give us the assurance you will ensure that information is spread throughout northern Ontario in particular, but also, I would assume, parts of Quebec, in order that people who will be directly affected by their inability to directly link with the major carriers will have an opportunity for input rather than be surprised after a report is issued?

**Mr. Lewis:** I have just been reminded the Environmental Assessment Review Panel will not make those kinds of decisions. They are going to make recommendations, and it is up to us in the Department of Transport and the government to make those decisions.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Angus. Mr. Samson and Mr. Minister, I was not going to ask any more questions in view of the hour, but I think I will throw this one in because there are many more when you come back, and I am sure you can handle it or someone can answer. Again it goes to the west coast and the interest in Vancouver to have an international centre for maritime commerce.

There was a study about a specific initiative, and this involves, of course, the change in tax policy to permit the mind and management of international shipping to locate in Canada on a tax-exempt basis. It is a fight between Transport and Finance. Yet there is a very strong body of opinion in Vancouver, which is losing traffic to the southern ports, to try to develop this concept in Canada.

• 1745

I understand that at the moment, and before you came on board, that Finance was neutral to negative on this situation. I really would like to know what the status is and what you as the new minister are going to do to try to convert and change the opinion of Finance so this thing could go ahead in Vancouver.

**Mr. Lewis:** I am sorry, I have to admit that I have not had an opportunity to review that particular item at this time.

**The Chairman:** I appreciate the co-operation of the members and the minister and his officials today. Mr. Minister, we are going to try to get you back before Easter.

This committee will sit again on Tuesday. From 9.30 a.m. to 10.30 a.m. we will be in camera talking about the business and/or the work plan on the drug substance issue and other matters affecting the work of the committee. At 10.30 a.m. we will have the officials from the department.

[Translation]

**M. Shortliffe:** En effet.

**M. Angus:** Dans ce cas, advenant que le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement prône l'élimination éventuelle du DASH-8 ou celle d'autres navettes à partir de Pearson, pouvez-vous nous assurer que cette information sera communiquée partout dans le Nord de l'Ontario et aussi au Québec, pour que ceux que l'impossibilité de correspondre avec les grands transporteurs touchera directement puissent donner leur opinion plutôt que d'apprendre avec surprise la décision dans un rapport?

**M. Lewis:** On me rappelle que ce n'est pas à la Commission d'évaluation environnementale de prendre ce genre de décision. La Commission ne fait qu'émettre des recommandations, et c'est au ministère des Transports et au gouvernement de décider.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Monsieur Samson et monsieur le Ministre, je ne devais pas poser de questions, étant donné l'heure tardive, mais je me permettrai de vous en poser une, étant donné qu'il nous restera beaucoup de choses à vous demander à votre retour. Je suis sûr que quelqu'un de votre entourage, ou vous-même, pourrez répondre. Je voudrais parler de la Côte Ouest et l'intérêt qu'a manifesté Vancouver à avoir un centre international du commerce maritime.

Il y a eu une étude effectuée au sujet de cette initiative qui portait notamment sur une modification fiscale devant permettre à la direction et à l'administration de grandes compagnies de transports maritimes internationales de s'installer au Canada en étant exonérées. Je sais que le ministère des Transports et celui des Finances ne s'entendent pas là-dessus. Mais on est fermement convaincu à Vancouver, puisqu'on n'y perd du trafic maritime au profit des ports plus au sud, qu'il vaut la peine de développer ce projet au Canada.

Je crois qu'avant votre arrivée aux Transports, le ministère des Finances n'était pas d'accord avec ce projet, ou du moins était neutre. Je voudrais savoir où en est ce projet et ce que vous avez l'intention de faire, comme nouveau ministre des Transports, pour faire changer d'opinion le ministère des Finances pour que l'initiative puisse démarrer à Vancouver.

**M. Lewis:** Malheureusement, je dois admettre ne pas avoir encore eu l'occasion de me pencher sur cette question précise.

**Le président:** Je remercie les membres du Comité, de même que le ministre et ses collègues de leur collaboration. Monsieur le ministre, nous espérons vous revoir d'ici Pâques.

Le Comité siégera à nouveau mardi prochain: De 9h30 à 10h30, nous discuterons à huis clos de notre plan de travail et de la question des drogues, ainsi que de toute autre question ayant trait aux travaux du Comité. À 10h30, nous recevrons deux cadres du ministère.

[*Texte*]

And, Mr. Minister, you do not have to come unless you want to.

The committee stands adjourned.

[*Traduction*]

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas invité à moins que vous ne le vouliez.

La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Department of Transport:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister;  
Dave Wightman, Assistant Deputy Minister—Aviation;  
Austin Douglas, Executive Director—Airport  
Management Studies Working Group;  
Ran Quail, Assistant Deputy Minister—  
Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard.

#### TÉMOINS

*Du ministère des Transports:*

Glen Shortliffe, sous-ministre;  
Dave Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation;  
Austin Douglas, directeur exécutif, Groupe d'étude sur  
la gestion des aéroports;  
Ran Quail, sous-ministre adjoint de la marine,  
commissaire de la Garde côtière canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 35

Tuesday, March 27, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 35

Le mardi 27 mars 1990

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Future Business of the Committee

Pursuant to the Order of Reference dated Friday,  
March 16, 1990, a review of the document entitled:  
"Strategy on Substance Use in Safety-sensitive  
Positions in Canadian Transportation"

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16  
mars 1990, une étude du document intitulé:  
«Stratégie sur la consommation d'alcool et de  
drogues chez les titulaires de postes reliés à la  
sécurité des transports au Canada»

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



---

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**ORDER OF REFERENCE**

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons:*

Friday, March 16, 1990

Mr. Lewis, a Member of the Queen's Privy Council, laid upon the table,—Document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation", dated March 1990. (English and French)—Sessional Paper No. 342-4/23.

By unanimous consent, it was ordered,—That the document be referred to the Standing Committee on Transport and that the Committee report thereon to the House within ninety days.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

*The Clerk of the House of Commons*

**ORDRE DE RENVOI**

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes:*

Le vendredi 16 mars 1990

M. Lewis, membre du Conseil privé de la Reine, dépose sur le Bureau,—Document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada», en date de mars 1990. (Textes français et anglais).—Document parlementaire n° 342-4/23.

Du consentement unanime, il est ordonné,—Que ce document soit déferé au Comité fasse rapport à la Chambre dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ROBERT MARLEAU



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, MARCH 27, 1990

(43)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera*, at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin and Pierrette Venne.

*Acting Member present:* Lyle Kristiansen for Iain Angus.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Glen Shortliffe, Deputy Minister; Ken Sinclair, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; Michel Bourdon, Director General—Strategic Policy, Policy and Coordination.

The Committee proceeded to discuss future business.

It was agreed,—That the Chairman, on behalf of the Committee, be authorized to enter into a contract for research services with David Cuthbertson for the period April 2, 1990, to March 29, 1991, for a total not to exceed \$77,655.00.

At 10:30 o'clock a.m., the Committee began sitting in public.

The Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation", dated March 1990 (Sessional paper No. 342-4/23), being read as follows:

**ORDERED**,—That the document be referred to the Standing Committee on Transport and that the Committee report thereon to the House within ninety days.

The Committee commenced its review of the document.

Ken Sinclair made a presentation and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 27 MARS 1990

(43)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 35, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Pierrette Venne.

*Membre suppléant présent:* Lyle Kristiansen remplace Iain Angus.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Glen Shortliffe, sous-ministre; Ken Sinclair, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; Michel Bourdon, directeur général, Politique stratégique, Politiques et coordination.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que président soit autorisé à conclure, au nom du Comité, un contrat de services de recherche avec David Cuthbertson pour la période allant du 2 avril 1990 au 29 mars 1991, le coût total ne devant pas dépasser 77,655\$.

A 10 h 30, le Comité lève le huis clos.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, mandant le Comité d'étudier «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada», (document parlementaire n° 342-4/23):

**IL EST ORDONNÉ**,—Que le document soit renvoyé au Comité permanent des transports et que ce dernier fasse rapport à la Chambre dans les quatre-vingt-dix jours.

Le Comité entreprend d'étudier le document.

Ken Sinclair fait le point sur la situation puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

## EVIDENCE

*[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Tuesday, March 27, 1990

• 1030

**The Chairman:** Colleagues, I see more than a quorum for hearing evidence or even doing business. We have done some business, and I appreciate the co-operation of members on the business part. And now we are back in open session with the deputy minister, Mr. Shortliffe, and his officials.

We are trying, Mr. Deputy Minister, to have the minister back next week. But we are glad to have you and your officials here today to help focus on the issue raised when the minister was first here, along with other matters, and that is the drug testing reference we have from the House of Commons.

Mr. Shortliffe, welcome. And if you would identify those with you, we could then start in on the issue of substance use in safety-sensitive positions in Canadian transportation.

**Mr. Glen Shortliffe (Deputy Minister, Department of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman. Let me introduce the officials who are with me this morning. Giving the presentation is Mr. Ken Sinclair, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination. Also here today are Mr. Michel Bourdon, Director General, Strategic Policy, and Mr. Mike Baker, Project Manager.

I would like to thank the committee for making time to be briefed on the substance-use strategy so soon after Minister Lewis referred it to you for consultation, review, and recommendations. This is an important issue, which warrants serious and careful consideration, and I am grateful that you are able to undertake your review so promptly.

**The Chairman:** Just on that, Mr. Deputy Minister, because of the discussion we had here earlier, yes, we want to get into it. There was some concern raised by members as to whether the 90-day reference was going to be sufficient. But then, after discussion, we are going to get into it to see where we go and how complex, complicated, and controversial it may be. But the question to you, which was asked of me, is that just the usual 90-day reference, or is there a time bomb ticking away at the Department of Transport that accentuates the 90 days or makes it more imperative than the normal time for report?

**Mr. Shortliffe:** No, there is not, Mr. Chairman. The reference to the 90 days really tracks around what the minister is asking of the committee. The minister in

## TÉMOIGNAGES

*[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le mardi 27 mars 1990

**Le président:** Chers collègues, le quorum est largement atteint pour entendre des témoignages ou entreprendre nos travaux. Nous en avons déjà fait une partie et je remercie les membres du comité de leur coopération à cet égard. Nous allons maintenant passer à l'audience publique avec le sous-ministre, M. Shortliffe et ses collaborateurs.

Monsieur le sous-ministre, nous aimerions que le ministre revienne la semaine prochaine. Mais nous sommes heureux de vous accueillir ici aujourd'hui pour nous éclairer au sujet de la question que le ministre a soulevée la dernière fois, celle des tests de dépistage des drogues qui nous a été renvoyée par la Chambre des communes.

Bienvenue, monsieur Shortliffe. Si vous voulez bien commencer par nous présenter les personnes qui vous accompagnent, nous pourrions ensuite en venir à la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada.

**M. Glen Shortliffe (sous-ministre, ministère des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président. Permettez-moi de vous présenter les personnes qui m'accompagnent ce matin. M. Ken Sinclair, sous-ministre adjoint, politique et coordination, va vous présenter notre mémoire. Voici également M. Michel Bourdon, directeur général, politique stratégique et M. Mike Baker, directeur de projet.

Je tiens à remercier le comité de prendre le temps d'examiner la stratégie concernant la consommation d'alcool et de drogues si peu de temps après que le ministre, M. Lewis, vous a demandé de l'examiner et de formuler vos recommandations. Il s'agit d'une question importante qui justifie un examen sérieux et attentif et je vous suis reconnaissant d'entreprendre cette étude aussi rapidement.

**Le président:** A ce propos, monsieur le sous-ministre, compte tenu des discussions que nous avons eues tout à l'heure, nous sommes prêts en effet à examiner la question. Certains députés se sont demandés si les 90 jours seraient suffisants. Mais nous avons décidé que nous allions d'abord voir à quel point la question était complexe et controversée. Mais pour soulever la question qui m'a été posée, s'agit-il du délai habituel ou y a-t-il, au ministère des Transports, une bombe à retardement qui rende ce délai de 90 jours encore plus impératif?

**M. Shortliffe:** Non, monsieur le président. Ces 90 jours correspondent à ce que le ministre attend du comité. Le ministre a incité le comité à examiner la stratégie qu'il a



[Text]

making the reference to the committee has invited the committee to address the substance of the strategy he outlined when he tabled it in the House of Commons last week. I venture to say, Mr. Chairman, that I think the committee will also be asked, as people appear before you, to address questions of program design, if the committee thinks the overall thrust of the strategy that Minister Lewis has outlined merits support.

The minister and Transport Canada recognize that if we were to implement a strategy of this kind it would require legislation. The minister's hope would be to be able to bring in legislation some time this fall. There is no hidden time bomb, but we thought the 90 days would give us a chance to get your report; for the minister to consider that report for final policy to be formulated, which he has made very clear will be contingent and dependent upon the report of this committee; and then come forward with whatever legislative proposals the government may wish to make in the course of the fall sitting of the House of Commons. That is really the thinking that was behind the 90 days, sir.

**The Chairman:** I appreciate that answer. I know members want to have you conclude your statement and ask questions.

• 1035

I guess it was one of our members who raised the question—it was not the Chair—of how both this study in conjunction with waiting for the Dubin report and in terms of credibility, drug testing. . .

We have perhaps as a witness some of those individuals and organizations, but I think it is a very legitimate question as to that part of the study in terms of credibility of the test procedures, which obviously that report is going to cover, let alone the idea of random testing for peoples in the sport community who admittedly are not in transportation-sensitive services.

This is an interesting. . . We do not want to duplicate obviously what this inquiry is going to do. Frankly there was discussion here this morning about initially why we should even start until we see. The thought was to get started and hopefully, before we get too far down the road in April, his report will be out and we can take action then.

**Mr. Shortliffe:** May I make two or three comments, Mr. Chairman? First of all, I am not sure when Mr. Justice Dubin's report is coming out. I can only underline to you again that of course the strategy the minister has outlined in his strategy paper is one that is indeed aimed at and focused on the transportation sector of our society and aims specifically at safety-sensitive positions in the transportation sector.

As I said a moment ago, the first issue in a sense he is putting before the committee is the issue of substance.

[Translation]

énoncée à la Chambre des communes, la semaine dernière. Je pense que le comité serait également invité à se pencher sur la conception du programme, lorsqu'il fera comparaître des témoins, s'il estime que la portée générale de la stratégie énoncée par M. Lewis mérite d'être appuyée.

Le ministre et Transports Canada reconnaissent la nécessité de légiférer pour mettre en oeuvre une stratégie de ce genre. Le ministre espère pouvoir présenter un projet de loi cet automne. Il n'y a pas de bombe à retardement, mais nous pensions que ces 90 jours nous permettraient d'obtenir votre rapport et laisserait au ministre le temps de l'examiner afin de pouvoir formuler notre politique définitive qui dépendra des recommandations de votre comité, comme il l'a dit très clairement. Le gouvernement pourra ensuite formuler des propositions législatives au cours de la session d'automne de la Chambre des communes. Voilà pourquoi nous avons prévu 90 jours, monsieur.

**Le président:** Je vous remercie de votre réponse. Nous aimerions que vous terminiez votre exposé afin de pouvoir vous poser des questions.

C'est l'un des membres du Comité, et non pas la présidence, qui a soulevé la question de savoir comment cette étude serait reliée au rapport Dubin que nous attendons encore en ce qui concerne la crédibilité des tests de dépistage. . .

Nous allons peut-être inviter à comparaître certains des mêmes témoins, mais il s'agit-là, selon moi, d'une question tout à fait légitime en ce qui concerne la crédibilité des tests qui sera sans doute examinée dans le rapport Dubin, sans parler du fait qu'il s'agit dans ce cas de soumettre à des tests les sportifs qui n'occupent pas de poste relié à la sécurité des transports.

Il s'agit-là d'une question intéressante. . . Évidemment, nous ne voulons pas que nos travaux fassent double emploi avec ceux de la Commission d'enquête. Ce matin, nous nous sommes demandé si nous devrions même entreprendre cette étude avant de voir le rapport Dubin. Nous avons finalement décidé de commencer en espérant que d'ici le mois d'avril, ce rapport serait publié et que nous pourrions alors voir ce qu'il y a lieu de faire.

**M. Shortliffe:** Pourrais-je faire deux ou trois observations, Monsieur le président? Tout d'abord, je ne suis pas certain de la date à laquelle le rapport Dubin sera publié. Je peux seulement vous répéter que la stratégie annoncée par le Ministre vise le secteur des transports et plus particulièrement les postes reliés à la sécurité du secteur des transports.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous devons d'abord soumettre au Comité la substance de notre stratégie. Que

[Texte]

How does the committee view the issue of substance—and I am not citing substance abuse—the gut issues that are raised in the strategy paper. . . ?

As I said a few moments ago, there are then a whole secondary set of questions that surround the issues of program design, which Mr. Justice Dubin's report may be helpful in addressing. It is really, in my own view, a kind of second set of questions that undoubtedly you will want to address and which certainly intervenors are going to want to address in front of you. I can only say, Mr. Chairman, that I am glad to see that you have decided to launch yourselves into this business.

Mr. Chairman, I have now covered the points I was going to read to you more formally. With that, may I invite Mr. Sinclair to make the presentation?

**The Chairman:** Yes, I would, but I will see. Is there any other member—because I intervened there as the Chair—who wants to ask Mr. Shortliffe what he said to the point? Then we will get onto the presentation.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** I have a brief question about process, but it is an important one. I will be devil's advocate and ask why the government is coming with a reference of a policy to the committee that is cast in very broad brushstrokes on substance abuse rather than coming with the proposed or draft legislation to the committee and with the accompanying rationale for the legislation.

I fail to understand, to be quite honest, Mr. Chairman, why we are going through a process of up to 90 days to respond to a policy initiative that is cast in very broad terms—frankly vague terms—and only later will we get the detailed legislation upon which we ultimately must do our work.

**The Chairman:** Mr. Tobin, I am very surprised at that question. I think it is a reflection on perhaps what this committee can do. We are not tied down to an adversarial situation where you have a bill and therefore government members have to support it generally; that is, sometimes we have been known to differ, from time to time. I think we can have an input into whatever the legislative committee—

**Mr. Tobin:** I think you have given a good answer, Mr. Chairman. I would like to hear the deputy—

**The Chairman:** I am just amazed at your experience and your—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I will tell you why I have asked the question. It is because it is motherhood to say that everybody is opposed to substance abuse. We are all opposed to substance abuse. Nobody should abuse certain substances and be in occupations where the safety of the public is at risk.

I can tell you in 90 days we are going to come back and tell you that this is an important item, we are concerned about it and we should have a piece of

[Traduction]

pense le Comité des questions fondamentales que soulève cette stratégie?

Comme je l'ai dit, cela soulève également toute une série de questions concernant la conception du programme et pour lesquelles le rapport Dubin sera peut-être utile. Je suis certain que vous voudrez également vous pencher sur ces questions et que les témoins qui comparaitront devant vous voudront les aborder. Monsieur le président, je dirai simplement que je me réjouis de votre décision de vous lancer dans cette entreprise.

Monsieur le président, voilà qui résume la teneur de notre exposé. Cela dit, puis-je demander à M. Sinclair de vous présenter cet exposé?

**Le président:** Oui, mais d'abord je voudrais savoir si un autre membre du Comité—étant donné que je suis intervenu en tant que président—désire poser une question à M. Shortliffe sur ce qu'il a déclaré jusqu'ici? Nous passerons ensuite à l'exposé.

**M. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** J'ai une brève question à poser au sujet du processus prévu, mais elle est importante. Je vais me faire l'avocat du diable et vous demander pourquoi le ministère renvoie au Comité une politique très vague au sujet de la toxicomanie au lieu de nous présenter un projet de loi accompagné de notes explicatives.

Monsieur le président, j'avoue ne pas comprendre pourquoi nous allons mettre jusqu'à 90 jours pour répondre à une initiative politique énoncée dans des termes très généraux et même très vagues, avant d'obtenir le projet détaillé sur lequel nous allons devoir finalement travailler.

**Le président:** M. Tobin, votre question m'étonne. En réalité, cela reflète le rôle que notre Comité peut jouer. Nous n'allons pas nous trouver devant un projet de loi que les membres du gouvernement devront appuyer même si nous ne sommes pas toujours d'accord. Nous pourrions vraiment contribuer aux travaux du Comité législatif. . .

**M. Tobin:** Je pense que vous m'avez donné une bonne réponse, Monsieur le président. J'aimerais entendre le Sous-ministre. . .

**Le président:** Je m'étonne étant donné votre expérience et votre. . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, je vais vous expliquer pourquoi j'ai posé cette question. Il est très bien de dire que tout le monde s'oppose à la consommation de drogues. Nous sommes tous contre. Aucune personne dont le poste est relié à la sécurité du public ne devrait consommer de l'alcool ou de la drogue.

Je peux néanmoins vous dire que, dans 90 jours, nous allons faire rapport en disant qu'il s'agit-là d'une question importante qui nous préoccupe et sur laquelle il faudrait



[Text]

legislation. You do not have to wait 90 days to find that out. We should see what the legislation says. Where we stand on the legislation, depending on what is in it, is quite another matter. Of course, you all know that. So I would like to hear—

**The Chairman:** I am amazed.

• 1040

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, I think there are two or three things behind the minister's reference to the committee at this time. He is indeed inviting the committee to comment and make recommendations on what might eventually be in legislation. Of course, ultimately the government, presuming that it decides it is going to proceed in that fashion, will be coming back with legislation which will give you yet another kick at the can. But he is—

**Mr. Tobin:** So there is no legislation sitting in a file?

**Mr. Shortliffe:** No, sir, there is no legislation sitting in a file at all. The minister is inviting the committee to comment and make recommendations on the substance of what eventually might appear in legislation.

When Transport Canada launched the surveys, which you are going to see some of the results of this morning in our presentation, we sought the co-operation of a host of people in the transportation sector. We did undertake that before final policy was struck by the government there would be a consultative period. When we knew we were getting the results of the surveys, we had some discussion as to how best to carry out that undertaking to consult. The minister's judgment was that the best way to do it was to make a reference to the standing committee and ask the standing committee to carry out the consultative process before final policy was struck and before legislation was drafted.

No, Mr. Tobin, there is no legislation sitting in a desk drawer somewhere in the bowels of Transport Canada.

**Mr. Tobin:** I just wanted that for the record, Mr. Chairman.

**Mr. Shortliffe:** May we proceed then, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes, you may.

**Mr. Ken Sinclair (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport):** The first part of the following presentation will focus on the background to the substance use project and present the main general findings of the modal surveys conducted for Transport Canada last year.

The second part will present the strategy on substance use and safety-sensitive positions in Canadian transportation, tabled by Minister Lewis in the House of Commons on March 16 and referred to this committee for review, consultation, and recommendations.

[Translation]

légiférer. Il n'est pas nécessaire d'attendre 90 jours pour le savoir. Nous devrions connaître dès maintenant la teneur de la loi. Quant à savoir quelle sera notre position au sujet de cette loi, c'est une autre question, comme vous le savez. Par conséquent, j'aimerais entendre. . .

**Le président:** Vous me sidérez.

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, si le ministre a décidé de soumettre sa stratégie au comité maintenant, c'est, je pense, pour deux ou trois raisons. En fait, il invite le comité à faire des observations et des recommandations sur la teneur du futur projet de loi. S'il décide de procéder de cette façon, le gouvernement reviendra évidemment avec un projet de loi que vous pourrez de nouveau examiner. Mais il. . .

**M. Tobin:** Vous n'avez pas de projet de loi en attente dans vos dossiers?

**M. Shortliffe:** Non, nous n'avons pas de projet de loi en attente. Le ministre invite le comité à formuler des observations et des recommandations sur la teneur de ce futur projet de loi.

Lorsque le ministère a lancé son enquête dont vous verrez certains résultats dans notre présentation de ce matin, nous avons demandé la collaboration d'un tas de gens du secteur des transports. Nous nous sommes engagés à tenir des consultations avant que le gouvernement n'arrête sa politique définitive. Quand les résultats des sondages ont commencé à arriver, nous avons discuté de la meilleure façon d'entreprendre ces consultations. Le ministre a pensé que la meilleure solution consistait à renvoyer la question au comité permanent en lui demandant de se charger des consultations avant que nous n'établissions notre politique définitive et que nous n'élaborions le projet de loi.

Non, monsieur Tobin, Transports Canada n'a aucun projet de loi qui attend caché dans un tiroir.

**M. Tobin:** Je voulais simplement que ce soit précisé, monsieur le président.

**M. Shortliffe:** Pouvons-nous poursuivre, monsieur le président?

**Le président:** Oui.

**M. Ken Sinclair (sous-ministre adjoint, politique et coordination, ministère des Transports):** La première partie de cette présentation portera sur l'historique de ce projet et sur les conclusions principales des enquêtes effectuées l'an dernier pour Transports Canada sur la consommation d'alcool et de drogues dans les différents modes de transport.

La deuxième partie de cette présentation traitera de la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada. Cette stratégie a été déposée le 16 mars dernier à la Chambre des communes par le ministre, M. Lewis, qui

[Texte]

Some background: In 1987 a survey in the railway industry indicated that some railway workers directly responsible for the movement of trains were operating under the influence of drugs or alcohol. The special committee of government, union, and railway representatives, which commissioned the survey, recommended that a balanced approach be taken to improve the safety of railway workers. This included comprehensive employee assistance programs and some forms of drug testing—for example, post-accident and for cause—in safety-sensitive positions.

In May 1988 the Standing Committee on Transport, following its examination of the railway safety bill and the previously mentioned report, made the following recommendations:

The government, after consultation with unions and employees, develop a comprehensive drug and alcohol testing policy supported by legislation.

The Minister of Transport ensure that there is provision in any legislation for drug testing of transportation employees after an accident, and for cause where there is paramount concern for safety.

Failing agreement between the railways and their unions, the government see to the establishment of employee assistance programs for railway safety workers.

The government's response to the Standing Committee on Transport indicated that substance use in all modes needed to be studied before a comprehensive policy could be developed.

Subsequently, a comprehensive research project was undertaken by the department to determine the nature and extent of substance use in the other modes of transportation. The research included:

1. A questionnaire survey of some 18,000 employees in safety-sensitive positions, inquiring on self-reported use as to usage habits and other relevant matters;
2. A survey of existing literature on substance use;
3. A study of accident records; and
4. A report on the provision by the major Canadian transportation companies of programs to combat substance use.

[Traduction]

l'a référée à ce comité pour fins d'examen, de consultation et pour l'obtention de recommandations.

Voici un bref historique: en 1987, une étude effectuée dans l'industrie ferroviaire a révélé que certains travailleurs des chemins de fer directement responsables du mouvement des trains exécutaient leur fonction alors qu'ils étaient sous l'effet des drogues ou de l'alcool. Le comité spécial formé de représentants du gouvernement, des syndicats et des chemins de fer qui a commandé l'étude a recommandé l'adoption d'une approche équilibrée pour accroître la sécurité des travailleurs des chemins de fer, approche comportant la prestation de programmes d'aide aux employés complets et certaines formes de dépistage des drogues—par exemple après un accident et «pour cause» chez les employés titulaires de postes reliés à la sécurité.

En mai 1988, après avoir étudié le projet de loi sur la sécurité ferroviaire et le rapport précité, le comité permanent des transports a formulé les recommandations suivantes:

que le gouvernement, après consultation des syndicats et des employés, élabore une politique complète de dépistage de l'alcool et des drogues soutenue par des lois;

que le ministre des Transports veille à ce que les lois comportent une disposition sur le dépistage des drogues chez les employés du secteur des transports après un accident et «pour cause», lorsqu'il y va de la sécurité.

Et enfin, à défaut d'ententes entre les compagnies ferroviaires et leurs syndicats, que le gouvernement assure la mise sur pied de programmes d'aide aux employés pour les titulaires de postes reliés à la sécurité de ce secteur.

Dans sa réponse au comité permanent des transports, le gouvernement a rappelé qu'avant d'élaborer une politique complète sur le sujet, il fallait d'abord étudier ce qu'il en était de la consommation d'alcool et de drogues dans tous les modes de transport.

Par la suite, le ministère a entrepris un important projet de recherche afin de déterminer la nature et la portée de la consommation d'alcool et de drogues dans les autres modes de transport. Voici certains éléments de cette recherche:

1. Une enquête réalisée auprès de quelque 18,000 titulaires de postes reliés à la sécurité à l'aide d'un questionnaire portant sur la consommation auto-déclarée quant aux habitudes de consommation et portant sur d'autres questions connexes;
2. une étude de la documentation existante sur la consommation d'alcool et de drogues;
3. une étude des dossiers d'accidents; et
4. un rapport sur la prestation, par les grandes compagnies de transport du Canada, de programmes de lutte contre la consommation d'alcool et de drogues.



## [Text]

Upon completion of this research, and after examining the modal research results, the government was to develop an appropriate comprehensive policy to address substance use in safety-sensitive positions and report back to Cabinet for final approval.

The presentation will now provide you with an overview of the findings of the questionnaire survey completed by some 18,000 employees in safety-sensitive positions in the air, marine, and surface modes in both the public and private sector.

Our surveys ask personnel about their use of alcohol, medications, and other drugs in their lives generally and also in or affecting the workplace. The questions were specific and direct. Examples: How many alcoholic drinks have you had on each of the last seven days? In the past 12 months, have you used cocaine? If yes, in the past 4 weeks? On about how many days in the past 4 weeks did you use it?

• 1045

In some questions we inquired into employee perceptions on the effects of substance use. For example: On how many days, if any, would you say coming to work with a hangover or feeling the effects of alcohol had a negative effect on your ability to do your job?

Other aspects of the questionnaire dealt with perceptions on such matters as accidents and dangerous situations in which substance use was a contributing factor and reactions to possible substance testing.

First, the general use findings. With few exceptions, it appears use of alcohol and drugs by employees in the transportation safety environment is not substantially different from that in the broader Canadian population. The figures for the different modal groups appear on the screen. The ranges shown for each group represent the span of self-reported use by occupational subgroups in each mode. For example, the percentage of people reporting they had used alcohol in the past seven days ranged between 60% and 85% by job category in the aviation group. While it is not shown, the 60% pertains to flight attendants or small local or charter airlines and the 85% to senior operational management in the aviation group.

## [Translation]

Une fois cette recherche terminée et après avoir pris connaissance des résultats de l'enquête sur les différents modes de transport, le gouvernement devait élaborer une politique complète et appropriée sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports et présenter un rapport à ce sujet au Cabinet, à des fins d'approbation finale.

Voici maintenant un aperçu des résultats des questionnaires auxquels ont répondu quelque 18,000 titulaires de postes reliés à la sécurité des transports du domaine de l'air, de la marine et de la surface, venant tant du secteur public que du secteur privé.

Nous avons interrogé les employés des transports sur leur consommation d'alcool, de médicaments et d'autres drogues dans leur vie en général et aussi dans le milieu de travail ou en ce qui concerne le milieu de travail. Les questions étaient précises et directes. Par exemple: combien de verres d'alcool avez-vous pris chaque jour, au cours des sept derniers jours? Au cours des douze derniers mois, avez-vous fait usage de cocaïne? Le cas échéant, en avez-vous fait usage au cours des quatre dernières semaines? Pendant combien de jours environ au cours des quatre dernières semaines?

Certaines de nos questions portaient sur la perception, par l'employé, des répercussions de la consommation d'alcool et de drogues. Par exemple: pendant combien de jours, si cela peut être quantifié en terme de jours, diriez-vous que le fait de vous présenter au travail avec une gueule de bois ou en ressentant les effets de l'alcool a eu des répercussions négatives sur votre capacité d'exécuter vos fonctions?

Le questionnaire portait également sur les perceptions du sujet tel que les accidents et les situations dangereuses dans lesquelles la consommation d'alcool et de drogues était un facteur contributif, et les réactions à un dépistage éventuel d'alcool et de drogues.

Tout d'abord, parlons des résultats concernant la consommation en général. À quelques exceptions près, il semble que la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports n'est pas vraiment différente de celle que l'on retrouve dans l'ensemble de la population canadienne. Les chiffres des différents groupes modaux apparaissent sur l'écran. Les variations pour chaque groupe correspondent à l'envergure de la consommation autodéclarée par les sous-groupes professionnels de chacun des modes. Par exemple, le pourcentage de personnes ayant déclaré qu'elles avaient consommé de l'alcool au cours des sept derniers jours s'établissait entre 60 et 85 p. 100 par catégorie d'emploi dans le groupe de l'aviation. Bien que cela n'est pas précisé sur cette diapositive, le 60 p. 100 se rattache aux agents de bord de petites compagnies aériennes locales ou effectuant des vols nolisés et de 84 p. 100, aux cadres supérieurs de la gestion opérationnelle du groupe de l'aviation.

## [Texte]

The findings reveal that alcohol is the most widely used substance. Following it, the percentage of employees who used some kind of medication in the past four weeks ranged between 12% and 29%. Cannabis is used hardly at all by some employee groups, but 17% of public fleet workers in the marine group—that is, the Coast Guard—said they had used it in the past 12 months. Among hard street drugs cocaine was the most used, ranging between 0% and 4%.

Looking into these general use findings more closely, a number of conclusions can be drawn. The first concerns people who are heavy drinkers, considered to be those having 21 or more drinks in a week. Studies have shown these people tend to be involved in disproportionately more accidents and fatalities. This is true for the workplace and activities outside the workplace.

The ranges in the different modes are shown. The relatively high 9% figure is for the public sector fleet employees in the marine, a finding explained by the demographics of this group and the following observations. Heavier drinkers tend to be young—under 35—and male, are more likely to use other medications and street drugs, are under a mistaken belief that they have a higher level of tolerance before being impaired, are more likely to report they came to work with a hangover, and are more likely to perceive that the risk to safety of their job not being performed well is low.

We have also detected across all modes a small group of people, no different from the general population, who are heavier alcohol and drug users. This puts them and others at a substantially higher risk relative to light or casual users. This group usually represents 5% or less of any occupational group, with slightly higher percentages in the marine mode.

This slide reports on the use of alcohol during or before work; workplace use. Reflecting the findings on general use overall, alcohol and medications are the substances used most often during or just prior to work. The use of illicit drugs was much lower.

Regarding alcohol, in the majority of occupational groups less than 5% of employees are reporting having a drink at work. Some of the more safety-sensitive positions statistically have relatively low use: for example, aviation

## [Traduction]

Selon les résultats obtenus, l'alcool est la substance la plus largement consommée. Au deuxième rang vient le pourcentage d'employés qui ont fait usage d'un médicament quelconque au cours des quatre dernières semaines, soit entre 12 et 29 p. 100. On note qu'il n'y a presque aucune consommation de cannabis dans certains groupes d'employés, alors que 17 p. 100 des travailleurs de la flotte publique du groupe de la marine ont déclaré qu'ils en avaient fait usage au cours des douze derniers mois. Au nombre des drogues illégales qualifiées de «drogues dures», la plus utilisée était la cocaïne, entre 0 et 4 p. 100.

Si nous examinons attentivement les constatations sur la consommation générale, nous pouvons tirer un certain nombre de conclusions. Premièrement, en ce qui concerne les gros buveurs, soit ceux qui consomment 21 verres d'alcool ou plus par semaine, des études ont montré que ces personnes tendent à être en cause dans un nombre beaucoup plus élevé d'accidents et de décès. Cela est vrai pour le milieu de travail et pour les activités faites en dehors du milieu de travail.

L'amplitude est montrée pour chacun des modes. Le chiffre relativement élevé de 9 p. 100 correspond aux employés de la flotte du secteur public de la marine, résultat qui s'explique par les caractéristiques démographiques de ce groupe et par les observations suivantes. Voici en gros le portrait des plus gros buveurs. Ils sont jeunes—moins de 35 ans—et de sexe masculin; ils sont plus susceptibles de consommer d'autres médicaments et des drogues illégales; ils croient erronément qu'ils peuvent boire beaucoup avant que leurs facultés ne soient affaiblies; ils sont plus susceptibles de déclarer qu'ils se sont présentés au travail avec une gueule de bois; et ils sont plus susceptibles de percevoir que des dangers pour la sûreté sont peu élevés s'ils n'accomplissent pas bien leurs fonctions.

Dans tous les modes, nous avons également décelé un petit groupe de personnes—ce qui équivaut au taux pour l'ensemble de la population—qui faisait une plus grande consommation d'alcool et de drogues. Cet état de choses les place, de même que les autres personnes, dans une situation beaucoup plus dangereuse comparativement aux personnes qui consomment peu ou à l'occasion. Ce groupe représente habituellement cinq p. 100 ou moins de tout groupe professionnel, avec des pourcentages légèrement plus élevés dans le mode marine.

Cette diapositive rend compte de la consommation d'alcool pendant ou avant le travail. Tout comme l'indiquent les conclusions de l'enquête sur la consommation en général, dans l'ensemble, l'alcool et les médicaments sont les substances les plus souvent consommées pendant ou juste avant le travail. La consommation de drogues illicites était beaucoup plus faible.

En ce qui concerne l'alcool, dans la plupart des groupes professionnels, moins de cinq p. 100 des employés déclarent qu'ils prennent un verre au travail. On enregistre une consommation relativement faible chez



[Text]

commercial pilots 2% and air traffic controllers 0.7%. However, this means 174 commercial pilots and 11 air traffic controllers admit to drinking while on duty.

In almost all occupational categories people are more likely to come to work with a hangover than to drink at work. The range is 0.7% of private pilots in aviation to 20% of public sector fleet employees in the marine. In all modal occupations a higher percentage of people report negative effects on their ability to do their job from hangovers than from on-the-job drinking.

The groups where there is a tendency for a high percentage of employees reporting impairing hangover effects are public fleet employees in the marine and air traffic controllers in aviation. Those reporting negative effects on job performance from alcohol use and hangovers tend to be heavy or medium users of alcohol. Also, approximately 5% of respondents believe they could drive a car normally and safely after consuming three or more drinks in a two-hour period.

• 1050

On workplace use of drugs, illicit street drugs were reported to be the least used of all substances at work, the range being 0% to 2%. Fewer than 0.5% of people surveyed in any occupation reported a negative impact from street drugs on their ability to do their job. Public fleet workers with 2% of respondents and private shore workers with 1%, were the two groups reporting the highest incidence of use. Comparatively, an average 10% of the people surveyed report using medications while at work or three hours prior to work. On average—

**Mr. Dionne (Miramichi):** Mr. Chairman, I hesitate to interrupt, but could I ask Mr. Sinclair a very brief question?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Dionne:** Mr. Sinclair, how do you define a "drink"? Is it a double, is it a single. . . ?

**Mr. Sinclair:** It is either. It is a drink. If the person had an alcoholic drink, the strength was not measured.

**The Chairman:** Is it a drink of wine, a beer, or is it alcohol?

**Mr. Shortliffe:** We did not distinguish. It has alcohol in it.

[Translation]

les titulaires de certains postes reliés à la sécurité les plus critiques; par exemple, deux p. 100 chez les pilotes professionnels en aviation et 0,7 p. 100 chez les contrôleurs de la circulation aérienne. Toutefois, cela signifie que 174 pilotes professionnels et 11 contrôleurs de la circulation aérienne admettent avoir bu au travail.

Dans presque toutes les catégories professionnelles, les gens sont plus susceptibles de se présenter au travail avec une gueule de bois que de boire au travail. Les statistiques à ce sujet vont de 0,7 p. 100 des pilotes privés en aviation à 20 p. 100 des employés de la flotte du secteur public en marine. Dans les différents postes de tous les modes, un pourcentage plus élevé de gens ont attribué des effets négatifs sur leur rendement au travail aux gueules de bois plutôt qu'à la consommation d'alcool au travail.

Les groupes où l'on a observé qu'un pourcentage plus élevé d'employés avaient déclaré que la gueule de bois avait pu nuire à leur rendement sont les employés de la flotte publique de la marine et les contrôleurs de la circulation aérienne. Les personnes qui déclarent que la consommation d'alcool et la gueule de bois ont pu avoir des répercussions négatives sur leur rendement au travail seraient des buveurs moyens ou des grands buveurs. De même, environ 5 p. 100 des répondants estiment qu'ils pourraient conduire une voiture normalement et en toute sécurité après avoir pris trois verres d'alcool ou plus en dedans de deux heures.

En ce qui concerne la consommation de drogues en milieu de travail, les drogues illégales, selon les déclarations, seraient les moins consommées au travail, avec un pourcentage allant de 0 à 2 p. 100. Moins de 0,5 p. 100 des personnes interrogées dans les différents postes ont déclaré que les drogues illégales avaient eu des répercussions négatives sur leur capacité d'exécuter leurs fonctions. Les travailleurs de la flotte publique, avec 2 p. 100 des répondants, et le personnel non navigant du secteur privé, avec 1 p. 100 ont été les deux groupes qui ont déclaré la plus forte fréquence de consommation. En comparaison, quelque 10 p. 100 des personnes interrogées ont déclaré avoir fait usage de médicaments lorsqu'elles étaient au travail ou trois heures avant de se présenter au travail. En moyenne. . .

**M. Dionne (Miramichi):** J'hésite à interrompre l'exposé, monsieur le président, mais puis-je poser une question à M. Sinclair?

**Le président:** Oui.

**M. Dionne:** Qu'entendez-vous par: «verre», monsieur Sinclair? Est-ce une ration d'alcool double, simple. . .

**M. Sinclair:** Ni l'un ni l'autre. C'est un verre d'alcool tout simplement. La ration n'a pas été mesurée.

**Le président:** C'est un verre de vin, de bière, ou d'alcool?

**M. Shortliffe:** Nous n'avons pas fait la distinction. C'est un verre qui contient de l'alcool.

[Texte]

**The Chairman:** So a drink of wine would be within your—

**Mr. Shortliffe:** A beer, a Scotch, or some wine.

**Mr. Tobin:** A beer or glass of rye is a drink.

**An hon. member:** You will have real trouble with some of the boys I know.

**Mr. Dionne:** A glass of cooler is equal to a double drink.

I will not belabour the thing, I simply wanted to know how a drink was defined.

**The Chairman:** It is anything that has alcohol.

**Mr. Sinclair:** Consumption qualifying as drinking was one bottle of beer or glass of draft, one glass of wine or wine cooler, or one straight or mixed drink with a shot of hard liquor. That is the definition of a drink.

**Mr. Dionne:** That is all I wanted to know. Thank you.

**The Chairman:** Assuming that we are now clearer—

**An hon. member:** And a little shakier.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, the witness should know we are just trying to find out how many of us were abusers.

**The Chairman:** Please continue.

**Mr. Sinclair:** On average, fewer than 1% of employees reported negative effects on job performance from medications.

This table presents detailed results on the use of street drugs and alcohol at work or during breaks in the last four weeks. These numbers reflect responses to separate questions asking about the use of drugs and alcohol at work in the last four weeks. Even though both substances could be used simultaneously, these numbers do not reflect such usage. Each modal group is subdivided into the corresponding occupational categories, with the weighted average for the group indicated immediately below. The average for all modes is also presented. The aviation group has been further subdivided into Transport Canada and other employees.

To better appreciate the actual level of use, let us use some examples. In terms of alcohol use, 12% use by Transport Canada flight crews represents 24 employees out of a population of 229; 11% use by Transport Canada aviation inspectors and examiners represents 55 people out of a population of 528; 19% use by aviation senior management represents 12 managers out of a population of 63; 2% of commercial pilots equals 174 pilots out of a population of 8,681; 0.5% of private pilots is 188 out of 37,500; 0.7% of air traffic controllers represents approximately 11 controllers out of a population of 1,584;

[Traduction]

**Le président:** Donc, pour vous, un verre de vin compte. . .

**M. Shortliffe:** Un verre de bière, de scotch ou de vin.

**M. Tobin:** Un verre de bière ou de rye est un verre.

**Une voix:** Je connais des gens qui ne seront pas d'accord avec vous.

**M. Dionne:** Un verre de boisson au vin est égal à une double ration d'alcool.

Je ne veux quand même pas trop m'attarder sur ce point. Je me demandais simplement ce que signifiait un verre.

**Le président:** C'est un verre de boisson qui contient de l'alcool.

**M. Sinclair:** La consommation de l'alcool est définie comme étant la consommation d'une bouteille de bière ou d'un verre de bière en fût, d'un verre de vin ou de boisson au vin ou d'une ration d'alcool pur ou mélangé.

**M. Dionne:** C'est tout ce que je voulais savoir. Merci.

**Le président:** Maintenant que nous sommes plus éclairés. . .

**Une voix:** Et moins rassurés.

**M. Tobin:** Nous voulions simplement déterminer combien d'entre nous abuse de la boisson!

**Le président:** Poursuivez, je vous prie.

**M. Sinclair:** En moyenne, moins de 1 p. 100 des employés ont déclaré que les médicaments avaient nuit à leur rendement au travail.

Ce tableau donne des résultats détaillés sur la consommation de drogues illégales et d'alcool au travail ou pendant les pauses au cours des quatre dernières semaines. Ces chiffres reflètent les réponses obtenues à des questions distinctes sur la consommation de drogues au travail au cours des quatre semaines ainsi que sur la consommation d'alcool. Quoiqu'il soit possible de consommer des drogues avec de l'alcool, ces chiffres ne reflètent pas une telle consommation. Chaque groupe modèle est subdivisé dans les catégories professionnelles correspondantes, et la moyenne pondérée pour le groupe est indiquée directement en dessous. La moyenne pour tous les groupes est aussi indiquée. Le groupe aviation a été subdivisé de manière à tenir compte des employés de Transports Canada et des autres employés.

Afin d'avoir une meilleure idée du véritable niveau de consommation, examinons les exemples suivants. Dans le cas de la consommation d'alcool, le taux de consommation de 12 p. 100 du personnel navigant de Transports Canada représente 24 employés d'un effectif de 229; le taux de consommation de 11 p. 100 chez les inspecteurs et examinateurs de l'aviation de Transports Canada représente 55 personnes d'un effectif de 528; le taux de consommation de 19 p. 100 chez les cadres supérieurs de l'aviation représente 12 cadres d'un effectif de 63; 2 p. 100 des pilotes professionnels représente 174



*[Text]*

9% of private shore workers is 45 out of 534; and 12% of service inspectors is 12 out of a population of 128.

Drug use is lower: 0.1% of commercial pilots is 9 out of 8,681; 0.3% of Transport Canada airside drivers equals 7 drivers out of 2,300; 2% of the public fleet represents 48 out of 2,400; and 0.8% of truck drivers represents 800 drivers out of a population of 100,000.

In summary, our survey results indicate that only three groupings are reported as free of alcohol and drug use. These are shown on the chart.

## • 1055

Finally, while there are other aspects to the survey, we thought that a slide on reactions to testing for alcohol and drug use was warranted, given the interest in this issue.

A majority of respondents support testing when safety is at risk, in circumstances of an accident investigation, an annual medical check-up, when an employee is returning to work after a treatment program for alcohol or drug abuse, and when management believes an employee is abusing alcohol or drugs.

There was less support, but still some, in some cases, for testing when a worker is applying for a new job, a transfer or a promotion, for testing upon return to work after a leave of absence or lay-off, and for testing at random, regardless of the situation.

From the preceding results, it became clear that we needed to develop a comprehensive strategy to address substance use in safety-sensitive positions in the Canadian transportation system.

The remainder of the presentation focuses on the strategy announced by Minister Lewis on March 16. The purpose of the strategy is to establish a comprehensive series of measures to prevent and remedy substance use in safety-sensitive positions in Canadian transportation. More specifically, the strategy seeks:

- to maintain and enhance the safety of the Canadian transportation system and to ensure that safety is not compromised in the future;

*[Translation]*

pilotes d'un effectif de 8,681; 0,5 p. 100 des pilotes privés représente environ 188 pilotes d'un effectif de 37,500; 0,7 p. 100 des contrôleurs de la circulation aérienne représente environ 11 contrôleurs d'un effectif de 1,584; 9 p. 100 du personnel non navigant du secteur maritime privé représente 45 travailleurs d'un effectif de 534; et 12 p. 100 des inspecteurs du secteur du transport terrestre représente 12 inspecteurs d'un effectif de 128.

Dans le cas des drogues, les taux de consommation sont beaucoup plus bas: 0,1 p. 100 des pilotes professionnels représentent environ 9 pilotes d'un effectif de 8,681; 0,3 p. 100 des conducteurs de véhicule côté piste de Transports Canada représentent 7 conducteurs d'un effectif de 2,300; 2 p. 100 des travailleurs de la flotte publique représente 48 travailleurs d'un effectif de 2,400; et 0,8 p. 100 des conducteurs de camion représente 800 conducteurs d'un effectif 100,000.

En somme, selon les résultats de cette enquête, il n'y a que trois catégories professionnelles où on ne retrouve aucune consommation d'alcool ou de drogues. Elles sont indiquées au tableau.

Enfin, bien que l'étude comporte d'autres aspects, nous avons pensé qu'une diapositive sur les réactions suscitées par les tests de dépistage de l'alcool et des drogues était de mise étant donné l'intérêt que revêt la question.

La majorité des personnes interrogées sont en faveur de la tenue de tests de dépistage lorsque la sécurité est compromise et ce, dans le cadre d'une enquête sur un accident, à l'occasion d'un examen médical annuel, lorsqu'un employé revient au travail après une cure de désintoxication et lorsque la direction croit qu'un employé abuse de l'alcool ou des drogues.

On constate qu'il y a moins d'appui, mais qu'il existe tout de même un appui dans certains cas, pour la tenue de tests de dépistage à l'occasion d'une demande d'emploi, d'une mutation ou d'une promotion, pour la tenue de tests au moment du retour au travail après un congé ou une mise en disponibilité et pour la tenue de tests comportant un élément d'imprévu, peu importe la situation.

Ces résultats démontrent clairement que nous devrions élaborer une stratégie complète afin de nous attaquer à la situation de la consommation d'alcool et de drogues par les titulaires de postes reliés à la sécurité dans le réseau des transports au Canada.

La partie suivante de cet exposé portera sur la stratégie annoncée le 16 mars dernier par le ministre Lewis. La stratégie a pour but d'établir une série complète de mesures visant à décourager la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité dans le secteur des transports ainsi qu'à remédier aux situations d'abus. Elle vise plus précisément à:

- maintenir et améliorer la sécurité du réseau de transport au Canada et assurer que cette sécurité ne soit pas compromise

*[Texte]*

- to prevent substance use in transportation safety-sensitive jobs before it occurs;

- to treat employees, especially those experiencing substance use problems, in a fair and humane manner; and

- to provide an approach for government, industry and employee representatives to use on a co-operative basis and to be consistent with and support the national drug strategy.

The strategy on preventing substance use in transportation is directed at all safety-sensitive positions and the policy clearly states that on-the-job use of alcohol or drugs will be prohibited.

Since any special initiative on our part must be justified, in the interest of public safety, the policy and resulting restrictions and other measures addressing substance use in the transportation workplace must be aimed at workers who perform safety-related tasks.

For the purpose of the modal surveys carried out by Transport Canada, safety-sensitive job functions were considered to be those having direct impact on the health, safety, or security of the public or of persons who work in the transportation industry where there is potential risk of loss of life, of injury, or of property damage.

Direct impact means engagement in the operation, navigation, repair, or inspection of vehicles and security control. Since no current regulations designate positions as safety-sensitive, this definition is effective because it ensures coverage of all transportation employees tasked with safety responsibilities.

The policy will apply to services or operations performed by Canadian transportation entities. It will guide the government's approach to any requirements for foreign entities serving or operating in Canadian transportation markets. These options are being examined.

The policy will apply equally to employees working in public or private sector work environments. The proposed policy measures emerge from the premise that any use of a drug or of alcohol that affects job performance cannot be condoned.

Our policy position is therefore clear and concise: on-the-job use, influence, or impairment is prohibited.

For drugs, an exception is warranted for prescribed medication or for drugs sold over the counter if the following three conditions are met. Firstly, notice must be given to the employee's manager; secondly, the drug must not have any potential performance-disabling effect; and

*[Traduction]*

- prévenir la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité dans le secteur des transports;

- traiter les employés, surtout ceux qui sont aux prises avec des problèmes liés à la consommation d'alcool et de drogues, de façon équitable et humaine;

- établir une approche que le gouvernement, l'industrie et les représentants des employés pourront utiliser en coopérant les uns avec les autres, ainsi qu'à s'aligner sur la stratégie nationale anti-drogues et à l'appuyer.

La politique de lutte contre la consommation d'alcool et de drogues dans le secteur des transports vise tous les titulaires de postes reliés à la sécurité. De plus, il est clairement indiqué dans la politique que la consommation d'alcool ou de drogues au travail est interdite.

Comme il nous faut justifier toute initiative spéciale dans l'intérêt de la sécurité publique, la politique et les restrictions qui en découlent ainsi que les autres mesures traitant de la consommation d'alcool et de drogues dans le secteur des transports doivent viser les travailleurs qui effectuent des tâches reliées à la sécurité.

Aux fins des enquêtes effectuées par Transport Canada dans les différents modes, les fonctions des postes reliés à la sécurité sont celles qui ont des répercussions directes sur la santé, sur la sécurité ou sur la sûreté du public ou des personnes qui travaillent dans le secteur des transports lorsqu'il y a un risque de pertes de vie, de blessures ou de dommages à la propriété.

Par répercussion directe, on entend la participation à l'exploitation, à la conduite, à la réparation ou à l'inspection des véhicules, ainsi qu'au contrôle de la sûreté. Comme il n'existe pas de réglementation actuellement sur la désignation des postes reliés à la sécurité, cette définition est efficace, car elle englobe tous les employés du secteur des transports qui ont des responsabilités liées à la sécurité.

La politique s'appliquera aux services ou aux activités des organismes canadiens de transport. Elle servira de référence pour déterminer les exigences du gouvernement à l'endroit des sociétés étrangères de transport exerçant une activité au Canada ou y desservant les marchés de transport du pays. On étudie actuellement ces options.

Cette politique s'appliquera de façon identique aux employés des secteurs publics et privés. Les mesures que nous proposons partent du principe que toute consommation d'alcool ou de drogues ayant des répercussions sur le rendement au travail est inacceptable.

Notre position de principe est donc à la fois claire et concise: toute consommation d'alcool ou de drogues au travail est interdite ainsi que le travail sous leur effet ou avec des facultés affaiblies.

Dans le cas des drogues, on prévoit une exception dans le cas des médicaments prescrits ou des médicaments en vente libre, si les trois conditions suivantes sont respectées: le surveillant de l'employé doit être avisé; le médicament en question ne doit pas causer de diminution



*[Text]*

thirdly, prescribed drugs must have been dispensed in the user's name.

With regard to alcohol, the responsible use of which is widely accepted by society, it may prove challenging to forbid use altogether, since the legal focus could be on impairment rather than on use. There is no consensus, however, on dosage levels at which alcohol begins to impair a person's abilities and performance.

To provide for the highest possible levels of safety, the strategy would require that employees in safety-sensitive positions abstain from alcohol eight hours prior to reporting for duty. Not only will this measure help to ensure that employees do not work under the influence of alcohol, it will also safeguard to some extent against employees coming to work with impairing hangover effects.

In summary, with the exception of prescription and over-the-counter drugs, the policy concerning prohibition of use in the workplace for employees in designated safety-sensitive positions is no use, impairment, or influence by a drug or by alcohol.

## • 1100

The strategy outlines three measures to prevent and identify substance use. Initiatives to prevent use before it occurs fall into two areas: education and employee assistance programs.

Effective education programs are very important as the first phase in bringing an issue to the forefront of public attention. Education programs focus on awareness campaigns targeted at safety-sensitive employees to warn against the dangers of drug and alcohol and the possible consequences.

Employee assistance programs help employees overcome many personal social problems and in this context help solve alcohol and/or drug dependencies. Requiring EAPs will help to ensure that the objective and fair and humane treatment of employees is achieved. The alternative of simply encouraging them may result in some safety-sensitive workers who want help with substance-use difficulties not finding assistance and support.

Both education and employee assistance programs play a significantly effective role in long-term solutions to substance-use problems. However, education or EAPs in themselves are not adequate in preventing substance use in a transportation safety environment, in which levels of supervision are low and employees can be isolated.

*[Translation]*

éventuelle du rendement; et les médicaments prescrits doivent l'avoir été au nom de l'utilisateur.

Dans le cas de l'alcool, comme une consommation modérée est généralement acceptée par la société, il sera peut-être difficile d'interdire toute consommation, puisque légalement on s'intéresserait à l'affaiblissement des facultés au lieu de la consommation. Il n'existe toutefois aucun consensus sur les niveaux de consommation qui contribuent à affaiblir les capacités et le rendement d'une personne.

Afin d'assurer le meilleur niveau de sécurité possible, la stratégie exigera que les titulaires de postes reliés à la sécurité s'abstiennent de consommer de l'alcool dans les huit heures précédant leur entrée en service. Non seulement cette mesure assurera que les employés ne seront pas au travail lorsqu'ils seront sous l'influence de l'alcool, elle garantira, dans une certaine mesure, que les titulaires de ces postes ne viendront pas au travail avec la gueule de bois.

En résumé, sauf dans les cas des médicaments prescrits ou des médicaments en vente libre, la politique visant à interdire la consommation de drogues au travail chez les employés qui occupent des postes reliés à la sécurité est la suivante: aucune consommation de drogues ou d'alcool, aucun affaiblissement des facultés et aucun effet dû à l'alcool ou aux drogues.

La stratégie présente trois mesures pour prévenir et identifier la consommation de drogues et d'alcool. Les mesures visant à prévenir la consommation s'insèrent dans deux catégories: l'éducation et les programmes d'aide aux employés.

Les programmes d'éducation sont très importants, car ils constituent le premier moyen à prendre pour porter une question à l'attention du public. Les programmes d'éducation s'appuient sur des campagnes de sensibilisation à l'intention des employés qui occupent des postes reliés à la sécurité pour mettre les intéressés en garde contre les dangers des drogues et de l'alcool et les conséquences possibles.

Les programmes d'aide aux employés aident les employés à surmonter de nombreux problèmes personnels et sociaux et, dans ce contexte, ils aident à régler les problèmes de dépendance vis-à-vis de l'alcool et des drogues. L'obligation de fournir des PAE satisfera notre objectif de traiter de façon juste et équitable les employés. Se limiter simplement à encourager l'établissement de PAE à l'intention des employés qui occupent des postes reliés à la sécurité et qui éprouvent des problèmes de toxicomanie ne serait pas suffisant.

Les programmes d'éducation et les programmes d'aide aux employés jouent un rôle considérable en ce qui a trait aux solutions à long terme pour les problèmes de consommation d'alcool et de drogues. Toutefois, ces programmes seuls sont insuffisants pour prévenir la consommation d'alcool et de drogues dans les postes reliés

[Texte]

Education and EAPs together are also not adequate in preventing and deterring substance use in this sector. A comprehensive program, including those two elements plus some means of identifying use, is the only strategy that will prevent and deter use before it occurs.

Means of identifying use are required when help is not sought voluntarily. These measures create an improved awareness and recognition capability throughout the workplace regarding the signs of substance use.

Clearly the first method of identification is self-identification. The user identifies his or her problem and seeks preventive and remedial measures voluntarily. This approach would be encouraged by education and employee assistance programs. A second method is identification training, which teaches supervisors and employees how to recognize the signs and symptoms that identify drug users. This method is cost-effective and focuses on prevention and early identification.

Testing, the third identification approach, is considered the most reliable means to detect use and can act as a deterrent in controlling substance use. Testing can be carried out in five different situations: post-accident, where this is reason to believe that an employee is under the influence of a substance while on duty, which we call "for cause"; before employment begins, as a condition of confirming either a new or transferred employee in a safety-sensitive position; as part of the medical examination required now for many employees in safety-sensitive positions; periodic, that is, during annual medicals; and under a program having a random element in the selection of employees during work hours for a test.

Testing, along with education and EAPs, is central to the government's strategy as it is seen as a way not only to identify use that does occur but also as a strong deterrent against use.

The only component of the strategy that has not yet been discussed in this presentation deals with known use. For the most part, current regulations prohibiting substance use in the transportation safety environment leave the response to known use to the employer. Under this strategy, employers would be required by regulations to remove employees from safety-sensitive positions in cases where the person has been confirmed as having tested positively for alcohol or drugs in any of the circumstances where testing is required.

[Traduction]

à la sécurité dans le domaine des transports car ces postes sont souvent assumés avec peu de surveillance ou par des employés isolés.

Les programmes d'éducation et d'aide aux employés sont aussi insuffisants pour décourager la consommation par les titulaires de ces postes. Un programme complet qui ajoutera des mesures d'identification de consommation à ces deux programmes est la seule stratégie qui réussira à prévenir et décourager cette consommation.

Des méthodes d'identification deviennent nécessaires lorsque l'utilisateur ne demande pas d'aide de façon volontaire. Ces mesures permettent de mieux reconnaître les signes de consommation de drogues et d'alcool.

De toute évidence, la première méthode d'identification est l'auto-identification. L'utilisateur signale son problème et demande des mesures préventives et palliatives de façon volontaire. Les programmes d'éducation et les programmes d'aide aux employés favorisent cette méthode. Une deuxième méthode, la formation en dépistage, consiste à montrer aux surveillants et aux employés à reconnaître les signes et les symptômes qui caractérisent les utilisateurs de drogues. Il s'agit d'une méthode rentable qui vise principalement à la prévention et à l'identification avant que le problème ne devienne majeur.

Les tests constituent la troisième méthode. Ils peuvent être administrés dans cinq situations. Ils sont considérés comme la façon la plus fiable pour détecter la consommation et peuvent servir de moyen de dissuasion dans le contrôle de la consommation d'alcool et de drogues. Les tests peuvent être menés dans ces situations: après un accident, lorsqu'il y a lieu de croire que l'employé était sous l'influence de l'alcool ou des drogues au travail, ce que nous appelons «pour cause»; avant que ne débute un emploi, en tant que condition, pour octroyer la permanence ou muter à un poste relié à la sécurité; lors des examens médicaux actuellement requis pour plusieurs titulaires de postes reliés à la sécurité; lors des examens médicaux annuels; et sous l'égide d'un programme ayant un facteur d'imprévu dans la sélection des titulaires au travail.

Les tests de dépistage, alliés aux programmes d'éducation et d'aide aux employés, sont la clé du succès de la stratégie du gouvernement; non seulement ils permettent d'identifier la consommation, mais également ils servent à la décourager.

Les mesures à prendre à l'égard des consommateurs identifiés sont le seul point de la stratégie qui n'a pas encore été discuté aujourd'hui. La plupart des règlements qui interdisent actuellement la consommation d'alcool et de drogues dans le secteur de la sécurité des transports laisse l'employeur décider du sort des employés fautifs. Dans le cadre de cette stratégie, le règlement exigera des employeurs qu'ils retirent de leurs fonctions les employés reliés à la sécurité qui auront eu des résultats positifs au test de dépistage d'alcool et de drogues administré obligatoirement dans les circonstances déterminées.



*[Text]*

To reinstate the employee in the safety-sensitive position, the employer would need to have referred him or her to an employee assistance program and to have received a recommendation for reinstatement from a counsellor or a health professional associated with the employee assistance program. Additionally, employers would be prohibited from confirming persons in safety-sensitive positions who have had a positive test result.

In sum, the strategy announced by Minister Lewis offers a comprehensive measured approach to preventing substance use in the transportation safety environment. It addresses the use with an understanding of the paramount importance of transportation safety to Canadians and their interest in treating people fairly and minimizing intrusion in their lives.

Specifically, the strategy will, under an expanded definition of what constitutes a safety-sensitive position, provide for amended or new regulations to prohibit employees in safety-sensitive positions from using, being under the influence of, or impaired by a substance while on duty and from using alcohol within eight hours before work. Use of prescribed and over-the-counter drugs will be permitted under given conditions.

• 1105

Secondly, we will require transportation employers to provide education to employees in safety-sensitive positions on the effects of drugs and alcohol and the requirements of federal policy and regulations intended to prevent use in the workplace.

Thirdly, we will require that employees in safety-sensitive positions have access to an employee assistance program.

Fourthly, we will require training on recognizing signs of substance use for supervisory personnel in the transportation safety environment and encourage education programs in kind for all employees in safety-sensitive positions.

Fifthly, we will require substance testing after an accident as part of a required medical examination as a condition of confirming a new or transferred employee in a safety-sensitive position and for cause and under a program having a random element in the workplace.

Sixthly, we will require removal of employees from safety-sensitive positions where an individual has been confirmed as having tested positively for alcohol or drugs. Reinstatement will only be possible on the recommendation of a counsellor or health professional to whom the employee was referred under the employers/employees assistance program.

*[Translation]*

Pour réintégrer un poste relié à la sécurité, l'employé devra avoir été confié aux soins d'un programme d'aide aux employés et obtenir une recommandation de la part d'un conseiller ou professionnel de la santé attaché à ce programme. De plus, il sera interdit à l'employeur d'octroyer la permanence aux titulaires de postes reliés à la sécurité ayant obtenu des résultats positifs aux tests de dépistage.

En résumé, la stratégie annoncée par le Ministre Lewis offre une approche complète et équilibrée pour prévenir la consommation d'alcool et de drogues aux fins de la sécurité des transports. Elle aborde la question en tenant compte de l'importance capitale qu'accordent les Canadiens à la sécurité des transports et de leur volonté de traiter les individus avec justice, en s'immisçant le moins possible dans leur vie privée.

Voici donc en quoi consisterait la stratégie proposée: avec une définition élargie des postes reliés à la sécurité, il s'agirait de modifier les règlements ou d'en adopter de nouveaux pour interdire aux employés qui occupent ces postes et qui sont en fonction de consommer de l'alcool ou des drogues, d'être sous l'effet de l'alcool ou d'avoir les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues dans les huit heures précédant leur entrée en service. L'usage de médicaments prescrits et de médicaments en vente libre serait permis, à certaines conditions.

Deuxièmement, les employeurs du secteur des transports seraient dans l'obligation d'informer les titulaires de postes reliés à la sécurité sur les répercussions de l'alcool et des drogues et sur les exigences des politiques et des règlements du gouvernement destinés à enrayer la consommation en milieu de travail.

Troisièmement, les titulaires de postes reliés à la sécurité auraient accès à un programme d'aide aux employés

Quatrièmement, les surveillants dans le secteur de la sécurité des transports devraient nécessairement recevoir une formation pour leur permettre de reconnaître les signes de la consommation d'alcool et de drogues, et tous les employés qui occupent des postes reliés à la sécurité seraient encouragés à participer à une formation en ce sens.

Cinquièmement, il y aurait un test de dépistage à la suite d'un accident, au cours d'un examen requis, comme condition à l'affectation d'un employé nouvellement recruté ou muté à un poste relié à la sécurité, «pour cause» et en vertu d'un programme comportant un facteur d'imprévu au travail.

Sixièmement, les titulaires de postes reliés à la sécurité seraient retirés de leur fonction si leur test de dépistage des drogues ou de l'alcool se révélait positif. Leur réintégration ne serait possible que si le conseiller ou le professionnel de la santé à qui l'employé aurait été confié en vertu d'un programme d'aide aux employés en faisait la recommandation.

[Texte]

Seventhly, we will prevent persons having a positive test result from being confirmed in a safety-sensitive position.

This concludes the presentation on the results and strategy of the substance use in safety-sensitive positions in Canadian transportation.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Sinclair.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Lewis asked me to draw to your attention that while it is recognized that there is a good deal of controversy surrounding the proposals concerning testing, the strategy is a link strategy. He personally puts great emphasis on effective education programs and employee assistance as means of combatting substance use in safety-sensitive positions in the transportation sector.

**The Vice-Chairman:** I received a special request from Mr. Chadwick that he wants to speak first.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** I do not have any questions at this time.

**The Vice-Chairman:** You would ruin your special request.

**Mr. Tobin:** I was just wondering how much affection we have for him in this committee.

**Le vice-président:** Je me pose une question au sujet de votre échantillonnage. Quand vous dites, par exemple, que 20 p. 100 des gens dans le secteur de la marine consomment de l'alcool à tel ou à tel moment, comment pouvez-vous déterminer le degré d'erreur qu'il peut y avoir dans un tel sondage? J'essaie de me mettre à la place d'un employé qui travaille dans un secteur des transports et répond à ce genre de questions-là. Je ne suis pas certain que tous les employés ont répondu avec toute la franchise et toute la vérité à ce genre de questions qui sont quand même très intimes.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the experts and the consultants who were engaged to carry out the surveys are of course very confident in the reliability of the surveys. If there is a concern, it would be that the results are perhaps evident of some under-reporting. In other words, these are conservative results.

**The Vice-Chairman:** Did they give you figures about the degree of error on any kinds of surveys?

**Mr. Sinclair:** Yes, the sample size was 7.2%. For a 1.5% observed evidence in the sample, 0.5% of the population surveyed would report use 95 times out of 100.

**The Vice-Chairman:** Did you compare those figures with other surveys on the same subject made by other people, other companies, other researchers?

**Mr. Sinclair:** The results are quite comparable with the results of the National Health and Welfare survey on general public usage taken a couple of years ago.

[Traduction]

Septièmement, les personnes qui échoueraient au test de dépistage ne pourraient avoir droit à leur permanence dans les postes reliés à la sécurité.

Voilà qui termine cet exposé sur les résultats de l'enquête et la stratégie du ministère en ce qui concerne l'usage de l'alcool et des drogues dans les postes reliés à la sécurité à l'intérieur du secteur des transports au Canada.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Sinclair.

**M. Shortliffe:** M. Lewis m'a demandé d'attirer votre attention sur le fait que si même la question des tests de dépistage prête à une certaine controverse, cette nouvelle stratégie n'est pas destinée à s'appliquer isolément. Il fait une grande place à des programmes d'éducation et d'aide aux employés vraiment efficaces comme moyens pour lutter contre l'usage de l'alcool et des drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité dans le secteur des transports.

**Le vice-président:** M. Chadwick m'a demandé s'il pourrait passer en premier.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Je n'ai pas de question pour l'instant.

**Le vice-président:** J'étais pourtant prêt à accéder à votre demande spéciale.

**M. Tobin:** Je me demandais à quel point il jouissait de l'estime du comité.

**The Vice-Chairman:** I have a question about your sampling. You stated for example that 20% of the people in the marine mode drank at one point or another. What is the margin of error in your poll? I put myself in the place of an employee in the transportation sector who has to answer those kinds of questions. I am not sure that I would be entirely truthful. Those questions are somewhat personal.

**M. Sinclair:** Les experts et les conseillers qui ont été chargés de mener cette enquête sont évidemment conscients de la fiabilité de ces résultats. S'il y a un problème, c'est dans le sens d'une sous-estimation. En d'autres termes, les résultats peuvent être considérés comme conservateurs.

**Le vice-président:** Vous ont-ils dit quelle était la marge d'erreur possible rattachée à cette enquête?

**M. Sinclair:** La taille de l'échantillonnage était de 7,2 p. 100. Pour un résultat observé de 1,5 p. 100 dans l'échantillonnage, 0,5 p. 100 de la population consultée aurait signalé un usage 95 fois sur 100.

**Le vice-président:** Avez-vous comparé vos résultats avec ceux d'autres enquêtes sur le même sujet?

**M. Sinclair:** Nos résultats se comparent à ceux de l'enquête du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social il y a quelques années sur l'usage au sein du public de façon générale.



[Text]

**Le vice-président:** Merci, monsieur Sinclair.

**Mr. Tobin:** Following on your line of questioning, Mr. Chairman, I do not recall the exact figures when we had the result of surveys in the railway industry before this committee last year or the year before. We saw numbers that were far higher than you are reporting here today. I recall alcohol abuse in surveys done by the railway companies around 16% to 17%. I was quite surprised, as you were, Mr. Chairman, to see these numbers.

• 1110

You are basically calling me up to ask me whether I abuse substances. And depending on who I am, what time of the day it is, what kind of mood I am in, I tell you yes or no. So I would repeat the question. There is one survey where there is a dramatic discrepancy. Do you feel good about these numbers?

**Mr. Sinclair:** I guess we are accepting the consultants'—

**Mr. Tobin:** Who are the consultants?

**Mr. Shortliffe:** We had four separate firms, Mr. Tobin, doing four separate modal surveys and a fifth firm compiling them all for us.

**Mr. Tobin:** In that case it is not important. I want to ask a couple of questions.

You said that the concept here is to have this policy, when it is finally translated into legislation, applied to all Canadian transportation entities, to quote you, private or public, and that the policy would then be used as a guide to deal with foreign transportation entities operating within Canada. I found that interesting, because as I understand it about 50% of all of the tankers in Canadian waters have foreign crews. So I say to myself, we are going to bring in a policy, hopefully by way of legislation, to apply to Canadian employees in a safety-sensitive area, one that is not only sensitive in terms of human life but also environmentally extremely sensitive. It is going to apply to the Canadian crews. How are we going to impose similar standards on foreign crews?

There is one area of the industry in Canada where 50% of the tankers are crewed by a foreign crew. Is it the intention to come up with a policy that is going to protect Canadian jurisdiction, whether it is Canadian or foreign crews on whatever mode of transport we are talking about?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, the question that is being raised is a particularly difficult and challenging one on which again we will appreciate advice and recommendation.

Obviously the intent is to apply the policy and ultimately under a legislative regime to all transportation operations in Canada. You are getting us towards the edge of the issue of extraterritoriality as I know you will appreciate.

[Translation]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Sinclair.

**M. Tobin:** Dans la même veine, monsieur le président, si je me souviens bien des chiffres publiés à la suite de l'enquête sur les chemins de fer il y a un an ou deux, ils étaient beaucoup plus élevés que ceux d'aujourd'hui. Si je me souviens bien, les enquêtes effectuées par les compagnies ferroviaires ont révélé que 16 à 17 p. 100 des employés faisaient une consommation abusive d'alcool. Ces chiffres m'ont autant étonné que vous, monsieur le président.

En fait, si vous me demandez si je consomme des drogues ou de l'alcool, je vais vous répondre oui ou non selon mes traits de caractère, l'heure de la journée ou mon humeur. Par conséquent, étant donné que l'une des enquêtes révèle un écart considérable, êtes-vous satisfait de ces chiffres?

**M. Sinclair:** Je suppose que nous devons accepter les conclusions des experts-conseils. . .

**M. Tobin:** Qui sont-ils?

**M. Shortliffe:** Monsieur Tobin, nous avons chargé quatre firmes d'effectuer des enquêtes dans chacun des modes de transport et une cinquième a compilé tous les résultats.

**M. Tobin:** Dans ce cas, ce n'est pas important. J'aurais une ou deux questions à poser.

Vous dites que le but visé est d'appliquer cette politique, qui revêtira la forme d'une loi, à tous les services de transport du Canada, privées ou publics et de s'en servir pour réglementer les compagnies de transport étrangères qui opèrent au Canada. Cela m'intéresse étant donné que 50 p. 100 des pétroliers qui circulent dans les eaux canadiennes ont des équipages étrangers. Nous allons donc instaurer une politique, sous la forme d'une loi, qui s'appliquera aux travailleurs canadiens qui exercent des fonctions importantes pour la sécurité non seulement des gens, mais également de l'environnement. Cette loi s'appliquera aux équipages canadiens. Allons-nous imposer les mêmes normes aux équipages étrangers?

Dans l'un des secteurs de l'industrie canadienne, 50 p. 100 des pétroliers ont des équipages étrangers. Avez-vous l'intention d'instaurer une politique qui protégera les intérêts des Canadiens et qui s'appliquera indifféremment aux équipages canadiens et étrangers et à tous les modes de transport?

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, c'est une question à laquelle il est particulièrement difficile de répondre et sur laquelle nous aimerions obtenir conseil.

Notre but est d'appliquer cette politique, sous la forme d'un régime législatif, à toutes les activités de transport au Canada. Vous êtes en train de nous orienter vers la question de l'extra-territorialité.

[Texte]

**Mr. Tobin:** That is correct. But I am not asking you to be a magician. I simply want an acknowledgment that while we can apply it to Canadians by way of legislation in Canada, we cannot very easily, in fact with great difficulty, if at all, apply it to foreign flag vessels or to foreign crewed airplanes and on and on.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Or to trucks driving up from the United States.

**Mr. Shortliffe:** I think you can. If I take that last illustration, at least in part you can. A truck operating on a Canadian road is subject to Canadian law while it is on a Canadian road.

**Mr. Tobin:** Who is going to test the truck driver? Who is going to test the members of the fleet under the Korean flag vessel?

**Mr. Shortliffe:** That is part of what we have to decide. I can only say that to you today.

**Mr. Tobin:** So we are seriously contemplating not only saying that Canadian laws apply, because we all know that, but that we are going to enforce those Canadian laws not after the fact, but we are going to test truckers randomly, test crew members on ships, tankers, randomly, as they come into Canada. We are contemplating that.

You will understand in a second why I am raising this question as being an important one. Are we contemplating that?

**Mr. Shortliffe:** Yes.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I submit that if we are not contemplating that, there would be a very large risk in Canada of Canadian companies, with Canadian vessels, switching their vessels to foreign flag vessels—yet another excuse to do it—in order to avoid the cost of compliance with this strategy. In other words, about 50% of tanker traffic in Canada today is foreign flag, and if Canadian shipowners believe—I am not making a case for not following this strategy, I happen to believe it is important that we are examining this subject and have to do something, it is our responsibility to do something. But if they believe there is going to be one set of standards for Canadian vessels and another set of standards for non-Canadian vessels, then you know, Mr. Shortliffe, better than any of us what is going to happen. Do you agree with that analysis? Are you concerned about that analysis?

• 1115

**Mr. Shortliffe:** Yes. I am certainly agreeing that we have to examine the applicability—and, again, our purpose here is the issue of safety, as I know you appreciate—whatever regime is brought in, to all transportation operations in Canada.

**Mr. Tobin:** What other jurisdictions can you point out to the committee where similar legislation to that which we aspire to create in this country exists?

[Traduction]

**M. Tobin:** En effet. Mais je ne vous demande pas l'impossible. Je voudrais simplement vous faire reconnaître que, même si nous pouvons appliquer cette politique aux Canadiens au moyen d'une loi canadienne, il nous serait très difficile de l'appliquer aux navires battant pavillon étranger ou aux avions ayant un équipage étranger.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Ou aux camions qui viennent des États-Unis.

**M. Shortliffe:** Je pense que vous pouvez le faire. Pour prendre ce dernier exemple, nous pouvons le faire, du moins en partie. Un camion qui circule sur les routes canadiennes est assujéti aux lois canadiennes.

**M. Tobin:** Qui va faire subir le test au chauffeur du camion? Qui va faire subir le test à l'équipage du navire battant pavillon coréen?

**M. Shortliffe:** C'est une des questions sur lesquelles nous allons devoir nous pencher. C'est tout ce que je peux vous dire pour aujourd'hui.

**M. Tobin:** Par conséquent, vous songez sérieusement non seulement à faire appliquer les lois canadiennes, mais à faire subir des tests, au hasard, aux chauffeurs de camions, aux équipages des navires et des pétroliers à leur arrivée au Canada. C'est bien ce que vous envisagez.

Vous allez comprendre pourquoi je soulève cette question qui me semble importante. Est-ce bien ce que vous envisagez?

**M. Shortliffe:** Oui.

**M. Tobin:** Monsieur le président, si nous ne le faisons pas, nous risquons fort que les compagnies canadiennes utilisent des navires battant pavillon étranger—ce qui leur donnera une excuse de plus pour faire—pour éviter d'avoir à se conformer à cette politique. Autrement dit, étant donné qu'environ 50 p. 100 des pétroliers qui circulent actuellement dans les eaux canadiennes battent pavillon étranger, si les armateurs canadiens estiment... Je ne cherche pas de raisons pour rejeter cette stratégie, mais je crois important que nous examinions la question. Si les compagnies voient qu'il y a certaines normes s'impliquant aux navires canadiens et d'autres aux navires étrangers, vous savez aussi bien que moi ce qui se passera, monsieur Shortliffe. N'êtes-vous pas d'accord? Cela ne vous inquiète-t-il pas?

**M. Shortliffe:** Si. Je suis d'accord pour dire qu'il faut examiner les possibilités d'appliquer notre politique à toutes les activités de transport au Canada étant donné que, je le répète, notre but est d'assurer la sécurité.

**M. Tobin:** Quels autres pays ont une loi semblable à celle que nous voulons instaurer?



[Text]

**Mr. Shortliffe:** The United States.

**Mr. Tobin:** Anywhere else?

**Mr. Shortliffe:** No, none that we are aware of.

**Mr. Tobin:** Comparatively speaking, looking at the accident record in the United States in the various modes versus Canada, is there a demonstrable difference—or, more to the point, a reduction across the various modes in accidents in the United States versus Canada as a consequence of this policy that is in place in the United States? Can it be demonstrated to have been successful in lowering the rate of accidents in the United States—and, more to the point, post-accident investigation demonstrating a lower amount of substance abuse?

**Mr. Shortliffe:** The American legislation has not been in place very long, and I do not think there is—

**Mr. Tobin:** How long?

**Mr. Shortliffe:** Just a little over a year and a half, or something like that. I do not think there are any statistics that we are aware of at this point that would address the issue of accident rates that you have raised.

**Mr. Tobin:** Or substance abuse.

**Mr. Shortliffe:** Some American officials are claiming that since their legislation and regulations came in there is a demonstrable drop in use, in part because of the testing programs.

**Mr. Tobin:** Has that been documented by way of actual analysis, or is that a hope or claim?

**Mr. Shortliffe:** It is a claim, I believe, at this point.

**Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke):** I am just wondering about the classification of safety-sensitive employee. For instance, onboard ship, which classifications of employees would likely be subject to this? There is a whole range of employees there, some actually involved in the transportation, while others may not have any direct link to the transport factor at all.

**Mr. Sinclair:** The current definition, which of course we are going to have to study in terms of its refinement, would include all persons working on board a ship, since at some point in their duties they could be called upon to play a role with respect to safety.

**Mr. Kristiansen:** In terms of the staggered shifts that are very common in the transportation industry, particularly onboard ship, that would mean, for instance, when it comes to alcohol consumption, no alcohol consumption at any time when you are onboard?

**Mr. Sinclair:** That is quite possible. It could be a no-drinking policy onboard ship.

**Mr. Kristiansen:** Whether or not you are considered to be on duty. Simply because you have reported for work on a ship, you are considered on duty even if it is not part of your normal working operation.

[Translation]

**M. Shortliffe:** Les États-Unis.

**M. Tobin:** Y en a-t-il d'autres?

**M. Shortliffe:** Non, pas à ma connaissance.

**M. Tobin:** Compte tenu du nombre d'accidents survenus aux États-Unis dans les divers modes de transport par rapport au Canada, a-t-on enregistré une réduction générale du nombre d'accidents aux États-Unis à la suite de la mise en place de cette politique? S'est-elle révélée efficace pour réduire le taux d'accidents aux États-Unis et surtout, les enquêtes effectuées après les accidents ont-elles mis en lumière une réduction de la consommation d'alcool ou de drogues?

**M. Shortliffe:** La loi américaine est encore assez récente et je ne pense pas qu'il y ait. . .

**M. Tobin:** De quand date-t-elle?

**M. Shortliffe:** D'un peu plus de dix-huit mois. Je ne pense pas qu'il existe encore des données sur les taux d'accidents.

**M. Tobin:** Ou sur la consommation d'alcool ou de drogues.

**M. Shortliffe:** Certaines autorités américaines affirment que depuis l'entrée en vigueur de la loi et des règlements, il y a eu une baisse manifeste de la consommation, en partie grâce au programme de dépistage.

**M. Tobin:** A-t-on fait une analyse pour le pouvoir ou n'est-ce qu'un espoir ou une affirmation?

**M. Shortliffe:** Je crois que, pour le moment, il ne s'agit que d'une affirmation.

**M. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke):** J'aurais une question à poser au sujet de la classification des titulaires de postes reliés à la sécurité. Par exemple, à bord d'un navire, quelle catégorie d'employés serait assujettie à cette politique? Il y a là tout un éventail d'employés dont certains travaillent directement dans le secteur des transports tandis que d'autres n'ont aucun lien direct avec le service des transports proprement dit.

**M. Sinclair:** La définition actuelle que nous allons évidemment devoir étudier pour l'améliorer, englobe toutes les personnes qui travaillent à bord d'un navire étant donné qu'elles peuvent être appelées, à n'importe quel moment, à jouer un rôle relié à la sécurité.

**M. Kristiansen:** Pour ce qui est du travail par équipe qui est fréquent dans le secteur des transports et surtout à bord des navires, cela veut dire que vous ne pouvez pas consommer la moindre goutte d'alcool lorsque vous êtes à bord?

**M. Sinclair:** C'est très possible. Nous pourrions interdire toute consommation d'alcool à bord d'un navire.

**M. Kristiansen:** Que vous soyez ou non en fonction. Du simple fait que vous êtes à bord du navire, vous êtes considéré comme étant en fonction même en dehors de vos heures normales de travail.

[Texte]

**Mr. Sinclair:** You are definitely on call at any time when you are onboard a ship.

**Mr. Kristiansen:** Yes. So it is a definite exclusion of really all alcohol onboard ship on any Canadian vessels anywhere. It could be a little difficult to—

**Mr. Sinclair:** You could be responsible for lives or you could be responsible for oil.

**Mr. Shortliffe:** On that question of relating it to the number of shifts and the eight-hour rule we have outlined to you, we have that under examination ourselves in the Coast Guard at present. Drinking is not banned on all Coast Guard ships at present, but it is the case on search and rescue ships. So we have that under active examination ourselves, and that again will become a part of program design.

**Mr. Kristiansen:** I assume that there is a difficulty in some of the other methods of transportation—airlines—similar to that on a railway, in that you are quite often called in on very short notice. Does this mean that to be secure in his or her occupation an airline pilot has to swear to total abstinence because he may be called in?

• 1120

**Mr. Shortliffe:** No, we would not consider that it would require that. In fact, there is an eight-hour rule now for air crews, and that does not mean there has to be total abstinence on the part of air crews. The fact of the matter is that if somebody is called up, not expecting it, and he says no, I have had a drink, that is it, they go on to the next person on the roster.

**Mr. Sinclair:** It is interesting to note that Canadian Airlines sets a 12-hour rule for its pilots.

**Mr. Kristiansen:** About testing, regardless of the controversy over how accurate the testing mechanisms are, no testing is projected for alcohol. It is simply drug abuse.

**Mr. Shortliffe:** Both.

**Mr. Kristiansen:** What type of testing is envisioned for alcohol?

**Mr. Shortliffe:** Probably the same kind as is used on highways today.

**Mr. Kristiansen:** So it is the degree of impairment, not whether or not someone has been drinking, you are talking about here.

**Mr. Tobin:** No, it is a ban on alcohol. It is not whether you are impaired or not.

**Mr. Shortliffe:** No usage on the job, which as you saw in the outline would mean no usage within eight hours of coming on the job.

[Traduction]

**M. Sinclair:** Quand vous êtes à bord d'un navire, vous pouvez être appelé à travailler à n'importe quel moment.

**M. Kristiansen:** Oui. Par conséquent, cela exclut la possibilité de consommer de l'alcool à bord de tout navire canadien. Il pourrait être assez difficile de . .

**M. Sinclair:** Vous pourriez être responsable de la vie des gens à bord ou du pétrole.

**M. Shortliffe:** À propos du nombre d'équipes et de la règle des huit heures dont nous vous avons parlé, c'est une question que nous sommes en train d'examiner à la garde côtière. La consommation d'alcool n'est pas interdite actuellement sur tous les navires de la garde côtière, mais elle l'est dans les bateaux de recherche et de sauvetage. Nous sommes en train d'étudier activement la question et cela fera également partie de la conception du programme.

**M. Kristiansen:** Je suppose dans certains autres modes de transport, comme les compagnies aériennes et les chemins de fer, vous êtes souvent appelé à travailler moyennant un préavis très bref. Cette mesure signifie-t-elle que pour être vraiment sûr de son poste un pilote de ligne doit jurer de s'abstenir de toute consommation au cas où il serait rappelé au travail?

**M. Shortliffe:** Pas du tout. La règle des huit heures s'applique déjà aux équipages d'avion et ne signifie pas qu'ils doivent s'abstenir complètement. Le système fonctionne simplement de la façon suivante: si on appelle quelqu'un et qu'il refuse parce qu'il a pris un verre, on passe au suivant sur la liste.

**M. Sinclair:** Les lignes aériennes Canadien fixent la règle à 12 heures pour leurs pilotes.

**M. Kristiansen:** Pour ce qui est des tests de dépistage, mis à part la controverse sur la fiabilité des dispositifs utilisés, ils ne sont pas prévus dans le cas de l'alcool. Ils visent seulement à déceler l'usage des drogues.

**M. Shortliffe:** Les deux.

**M. Kristiansen:** Quels sont les tests prévus pour l'alcool?

**M. Shortliffe:** Probablement les mêmes que ceux de la patrouille routière.

**M. Kristiansen:** Vous parlez donc de degré d'affaiblissement des facultés, non pas du fait d'avoir bu ou non.

**M. Tobin:** L'alcool est tout simplement interdit. Il n'est pas nécessaire de prouver qu'il y a affaiblissement des facultés.

**M. Shortliffe:** Aucun usage d'alcool n'est permis au travail, ce qui signifie par extension, comme vous l'avez entendu dans l'exposé, qu'aucun usage n'est permis jusqu'à huit heures avant le début du travail.



[Text]

**Mr. Kristiansen:** Again, considering shifts in a number of industries, and if "a drink" is assumed to mean wine or beer and hard liquor, there are a number of ethnic groups within our population that are going to find that rather difficult, where wine with meals is just taken as a given way to operate. Do you think it is realistic for us to make that kind of ban?

**Mr. Shortliffe:** Again, given that what we are aiming at is not everybody in the work force but people who are in safety-sensitive positions where there is a risk to life and property, I think our answer to that at this stage has to be yes.

**Mr. Kristiansen:** The other question has to do with the entire process. In an area of sensitivity such as this one obviously is... and we are all aware of some of the civil rights components, labour-management concerns, etc. The Canadian Labour Congress as one of the so-called parties to consultation—in fact, they went so far as to have a signed agreement with the government—insists that beyond the initial phase of consultation Transport Canada did not live up to that agreement that, for instance, after the full report incorporating all model data has been compiled, but before policy options have been interpreted for government consideration, consultation would take place. They have insisted with some anger that this simply did not take place and there was a total abrogation of a signed agreement with them. What was the reason for that, or is that true?

**Mr. Shortliffe:** About the details of the words from which you have just read, no, we did not consult with them before the strategy was announced. The reason for that is that the minister considered that release of the studies and of the data, which of course he had undertaken all along to make public, had to be accompanied by a statement of intent by him on a policy direction he believed might be pursued.

But I come back to the opening remarks I made this morning. The minister's reference to this committee is indeed to provide for a substantial period of consultation with all interested parties and a request for this committee to make recommendations and comments to the government. So I would go further and say we believe we are acting within the spirit of what we told labour unions and others, that there would be real consultation before final policy was struck.

**Mr. Kristiansen:** I find the last answer rather odd, in the circumstances.

• 1125

You may or may not be able to answer for the minister in this regard, but seeing the very specific wording involved in the signed agreement between Congress and the department on this score, did the department not consider they should at least have been told that for some reason the ministry now felt it was impossible to meet the

[Translation]

**M. Kristiansen:** Compte tenu du fait qu'il y a des secteurs qui fonctionnent par quart de travail, compte tenu également du fait qu'un verre inclut le vin, la bière et les spiritueux, et qu'il y a un certain nombre de groupes ethniques pour qui le vin aux repas est considéré comme tout à fait normal, sommes-nous vraiment réalistes en prévoyant une telle interdiction?

**M. Shortliffe:** Puisque nous ne visons pas tous les travailleurs, mais seulement ceux qui occupent des postes reliés à la sécurité, des postes qui peuvent mettre en danger leur propre vie ainsi que la vie et la propriété d'autrui, nous pensons que la réponse à cette question est oui.

**M. Kristiansen:** Mon autre question a trait au processus dans son ensemble. C'est un domaine très délicat... nous savons tous qu'il y a des répercussions sur les droits civils, les relations de travail et bien d'autres choses. Le Congrès du travail du Canada en tant que partie à la consultation—il est allé jusqu'à signer une entente à ce sujet avec le gouvernement—prétend que Transport Canada n'a pas tenu son engagement au-delà de la phase initiale. L'entente prévoyait, par exemple, qu'une fois le rapport complété, portant sur tous les modes de transport, avant que les options de politiques ne soient envisagées par le gouvernement, il devait y avoir d'autres rencontres. Le Congrès du travail du Canada s'insurge contre le fait qu'il n'y a pas eu d'autres négociations, contrairement à l'entente en bonne et due forme qu'il avait signée avec le gouvernement. Est-ce le cas, et si oui, pourquoi le gouvernement a-t-il décidé de procéder de cette façon?

**M. Shortliffe:** Pour ce qui est des détails que vous venez de lire, non, nous ne l'avons pas consulté avant l'annonce de notre stratégie. Le ministre a simplement estimé que la publication de ces résultats, de ces données, telles que promises, devait s'accompagner d'une déclaration d'intention de sa part quant à l'orientation qu'il désirait prendre.

Je reviens cependant à l'exposé de ce matin. Le renvoi à ce comité par le ministre permet justement une consultation poussée auprès des parties intéressées et suppose que le comité fasse un certain nombre de recommandations et d'observations. Je pense que nous respectons l'esprit de l'entente que nous avons conclue avec les syndicats et d'autres, portant qu'il y ait consultation avant que la politique définitive du gouvernement ne soit arrêtée.

**M. Kristiansen:** Je trouve cette dernière réponse étrange dans les circonstances.

Je ne sais pas si vous pouvez ou non répondre au nom du ministre, mais compte tenu du libellé de l'entente signée entre le Congrès et le ministère, pourquoi le ministère n'a-t-il pas au moins envisagé d'avertir le Congrès du fait que pour une raison ou pour une autre il lui est impossible de donner suite à son engagement? Si le

[Texte]

terms of the agreement they signed? I mean surely, at least if you find circumstances do not allow you to do what you thought you were going to do, you should at least consult directly with the people you have given your word to.

**Mr. Shortliffe:** I can only repeat my former answer.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Kristiansen. La parole est maintenant à M<sup>me</sup> Venne.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** Merci, monsieur le président.

Je trouve quelque peu aberrant que dans toutes les statistiques que vous nous avez données aujourd'hui, il n'y ait rien qui nous informe directement sur la situation de la femme. Or, on sait que la femme, d'après les statistiques qu'on voit un peu partout, ne consomme pas du tout le même genre d'alcool, le même genre de drogues ou les mêmes quantités d'alcool que les hommes. À moins que dans les postes dont vous parlez et qui sont des postes reliés à la sécurité des transports au Canada il n'y ait aucune femme, je pense qu'il faut absolument qu'il y ait des statistiques différentes pour les femmes, et ce, toute proportion gardée, évidemment.

Je n'ai pas les données avec moi, mais je pourrais certainement vous en trouver qui mentionnent très clairement que la consommation d'alcool chez les femmes n'est pas la même que chez les hommes. Première question: Pourquoi n'avez-vous pas fait cette différence-là dans votre rapport?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Bourdon may want to add. . . What we were surveying were the occupants of safety-sensitive positions be they male or female, and there are indeed female occupants of many of these safety-sensitive positions. Do you want to add to that, Michel?

**M. Michel Bourdon (directeur général, Politique stratégique, Politiques et coordination, ministère des Transports):** La seule distinction que l'on peut vous donner c'est ce que l'enquête a démontré, à savoir que si l'on regarde le portrait du gros consommateur d'alcool, il a tendance à être un homme, justement, et plus jeune, moins de 35 ans. On a ces statistiques-là, qui sont sûres. Mais comme M. Shortliffe l'a dit, ce sont les personnes qui occupent les postes reliés à la sécurité qui ont été interrogées.

**Mme Venne:** Est-ce qu'il y a des femmes dans ces postes-là?

**M. Bourdon:** Oui, il y a des femmes dans ces postes-là.

**Mme Venne:** Alors, pourquoi vous ne l'avez pas fait différemment puisqu'elles ont des statistiques différentes de celles des hommes?

**M. Bourdon:** On n'a pas fait la différence entre hommes et femmes parmi les gens qui occupent ces postes-là.

**Mme Venne:** Vous les avez englobées dans le tout, c'est tout simplement cela.

[Traduction]

jeu des circonstances empêche quelqu'un de donner suite à ses promesses, la moindre des choses c'est d'en avertir les personnes touchées.

**M Shortliffe:** Je ne puis que vous répéter ce que je vous ai déjà dit à ce sujet.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Kristiansen. Mrs. Venne will continue.

**Mrs. Pierrette Venne (St-Hubert):** Thank you, Mr. Chairman.

I find very strange that in all this statistical data that you have provided us today there is nothing directly related to the status of women. All the information already available tells us that women do not consume alcohol along the same patterns as men. Unless there are no women occupying the safety sensitive positions in Canadian transportation of which you spoke, I think there should definitely be a different set of statistics for women, in proper proportion of course.

I do not have the data as such with me, but I certainly could substantiate my claim that alcohol consumption among women is different from that of men. So my first question is this: Why did you not attempt to make this difference in your report?

**M. Shortliffe:** M. Bourdon voudrait peut-être ajouter quelque chose. . . Nous avons examiné les titulaires des postes reliés à la sécurité, qu'ils soient hommes ou femmes, et il y a beaucoup de femmes parmi eux. Vous désirez intervenir, Michel?

**Mr. Michel Bourdon (Director General, Strategic Policy, Policy and Coordination, Transport Canada):** The only difference that the survey revealed is that the profile of the typical alcohol abuser is that of a man, under the age of 35. That is established. However, as stated by Mr. Shortliffe, our survey was directed at people who occupy safety sensitive positions without distinction.

**Mrs. Venne:** Are there any women among them?

**Mr. Bourdon:** Yes, there are.

**Mrs. Venne:** Why did you not consider them separately since the statistical data are different for these two groups?

**Mr. Bourdon:** We did not separate men from women among the people who occupy these positions.

**Mrs. Venne:** You have included all of them in the same group.



[Text]

**M. Bourdon:** Il faut dire aussi qu'on n'a pas les données pour chaque personne à cause de la confidentialité. On a fait extrêmement attention de ne pas avoir des données trop précises sur les individus qui ont répondu aux enquêtes. On a les réponses intégrées, quant à la consommation. Mais il n'y a rien de plus précis quant à savoir si ce sont des hommes ou des femmes.

**Le vice-président:** Monsieur Bourdon, est-ce que vous connaissez le nombre de femmes et le nombre d'hommes qui ont été interrogés?

**M. Bourdon:** Je n'ai pas ces statistiques avec moi, mais il me fera plaisir de vous les procurer.

**Mme Venne:** J'aimerais certainement les avoir.

En deuxième question, j'aimerais savoir s'il y a d'autres pays où ce type de politique que vous voulez mettre en application, existe.

**Mr. Shortliffe:** Yes, as I replied to the previous question, in part in the United States.

**Mme Venne:** Oui, mais à part les États-Unis qui en ont, comme vous l'avez dit, depuis un an, un an et demi seulement, est-ce qu'il y aurait d'autres pays où c'est déjà en application? On pourrait peut-être avoir davantage de faits, s'il y en a eus. Parce qu'aux États-Unis, et vous l'avez dit plus tôt, on ne peut pas encore parler des effets puisque c'est trop récent.

**Mr. Shortliffe:** Yes, that is correct. My judgment is it is still too early to determine the effects of the United States programs, and no, these kinds of programs do not exist to our knowledge in the transportation sector in other countries.

**Mme Venne:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, madame Venne. Monsieur Keyes.

**Mr. Keyes:** Mr. Deputy Minister, aside from the questions on abuse, etc., and how much do you drink, etc., were questions asked about what government department or private company he or she worked for? Was that question also asked? Do we have the names of companies these individuals worked for?

**Mr. Sinclair:** The confidentiality of the people participating in these surveys was protected, so that information is not publicly available.

• 1130

**Mr. Keyes:** I did not ask it. I know you have probably guarded against the release of the information, but do you have the information that says what company they work for or what private sector or what government office they work for or what department?

**Mr. Sinclair:** We know where all the people we surveyed were but we could not associate the results to—

[Translation]

**Mr. Bourdon:** We do not have all the particulars on every person who has participated in this survey because of the confidentiality requirement. We were extremely careful not to be too precise on the identity of our respondents. The answers were combined for ultimate use. There are no details such as the sex of the respondents.

**The Vice-Chairman:** Do you at least know how many women and how many men you have surveyed, Mr. Bourdon?

**Mr. Bourdon:** I do not have the figures with me, but I will be glad to send them to you.

**Mrs. Venne:** I certainly would be interested in them.

I would also like to know if there are other countries who apply this type of policy which you are proposing.

**M. Shortliffe:** Oui, une telle politique est appliquée en partie aux États-Unis, comme je l'ai déjà indiqué.

**Mrs. Venne:** But I mean apart from the United States, where it has only been in existence for a year or a year and a half, as you have pointed out. Are there other jurisdictions? The picture would be more complete if there were. In the United States, as you have indicated, it is too early to be able to judge the effects of the new policy.

**M. Shortliffe:** En effet, j'estime qu'il est trop tôt pour juger des effets des programmes adoptés aux États-Unis. Cependant, à ma connaissance, il n'y a pas d'autres programmes de ce genre ailleurs.

**Mrs. Venne:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mrs. Venne. Mr. Keyes.

**M. Keyes:** Monsieur le sous-ministre, en plus de poser des questions sur l'abus d'alcool et de drogues, sur les habitudes de consommation etc., avez-vous voulu savoir si les répondants travaillaient pour un ministère gouvernemental ou une compagnie privée? Êtes-vous allé jusque là et avez-vous le nom des compagnies pour lesquelles ces personnes travaillent?

**M. Sinclair:** Les réponses à cette enquête sont considérées comme confidentielles de sorte que ce genre d'information n'est pas disponible.

**M. Keyes:** Je ne l'ai pas demandé. Je sais que vous avez probablement pris des précautions pour éviter que cette information ne soit divulguée, mais avez-vous des renseignements sur l'entreprise, le service gouvernemental ou le ministère pour lequel ces gens travaillent?

**M. Sinclair:** Nous savons d'où viennent tous les gens que nous avons interrogés, mais nous n'avons pas fait le lien entre les résultats et... .

[Texte]

**Mr. Keyes:** No, no, I realize that, but you do have the information that says what Air Canada or whatever company this individual worked for.

**Mr. Sinclair:** We know where the 18,000 people we surveyed are.

**Mr. Keyes:** Was the individual asked in the course of questioning in this questionnaire the reason why he or she drinks or smokes up?

**Mr. Sinclair:** Yes, the question was asked.

**Mr. Keyes:** Did I miss it? Maybe I dozed off for a second. Do you have a percentage of how many people say drink on the job or smoke marijuana because of lack of job satisfaction versus a crisis in the family?

**Mr. Sinclair:** Yes, we do have that kind of information in the detailed reports.

**Mr. Keyes:** What was your finding?

**Mr. Shortliffe:** Perceived factors contributing to alcohol and drug use in marine were job fatigue, 23% to 29%; too much time away from home, 19% to 56%; boredom and repetition, 25% to 44%. In airports, it was boredom and repetition, 14% to 26%; shift work, 12% to 30%; heat, cold or noise, 9% to 21%. In aviation, it was job fatigue, 11% to 61%; long hours, 8% to 66%; too much time away from home, 9% to 54%; boredom, 4% to 37%.

**Mr. Keyes:** It strikes me that the minister is absolutely right that education is one of the answers to correcting a problem of abuse in the workplace. There is no question of it, but it is not certainly the only answer. One of the primary questions is that you can educate an individual until the cows come home on why they drink or why they smoke or the harmful affects of booze or the harmful affects of cocaine or whatever. The real question here is, whether you are bored on a ship or have stress in the airport control tower. . .

I am talking about specifically work-related, including marital problems and so on. There is not much you can do from this end, but when you are dealing say with a . . . You say you have the names of the companies or of the government agencies these people work for. The percentage of response from a particular government department, say it is an air traffic controller, for example, who says, as you indicated, a high percentage were stressed because of long hours or shift work. Are you looking at solutions to come around to address the problems that cause the people to drink or smoke up in the first place? Is anything going to be done along that

[Traduction]

**M. Keyes:** Non, non, je comprends, mais savez-vous si ces gens travaillent par exemple à Air Canada ou pour d'autres entreprises?

**M. Sinclair:** Nous savons d'où viennent les 18,000 personnes que nous avons interrogées.

**M. Keyes:** Avez-vous demandé à ces gens, dans votre questionnaire, pourquoi ils consomment de l'alcool ou des drogues?

**M. Sinclair:** Oui, la question leur a été posée.

**M. Keyes:** Peut-être n'ai-je pas entendu la réponse. Je me suis peut-être assoupi une seconde. Savez-vous quel est le pourcentage des gens qui disent consommer de l'alcool ou de la marijuana au travail parce que leur emploi ne leur donne pas satisfaction, plutôt que parce que leur famille traverse une crise?

**M. Sinclair:** Oui, les rapports détaillés contiennent des renseignements à ce sujet.

**M. Keyes:** Quelles sont vos conclusions?

**M. Shortliffe:** Dans la marine, les facteurs qui semblent contribuer à la consommation d'alcool et de drogues sont les suivants: fatigue causée par le travail, 23 p. 100 à 29 p. 100; éloignement prolongé de la maison, 19 p. 100 à 56 p. 100; ennui et répétition, 25 p. 100 à 44 p. 100. Dans les aéroports, l'ennui et la répétition comptent pour 14 p. 100 à 26 p. 100; le travail par poste, pour 12 p. 100 à 30 p. 100; la chaleur, le froid ou le bruit, pour 9 p. 100 à 21 p. 100. Dans le domaine de l'aviation, on a invoqué la fatigue due au travail, dans 11 p. 100 à 61 p. 100 des cas; les longues heures de travail, 8 p. 100 à 66 p. 100; les périodes d'éloignement prolongé, de 9 p. 100 à 54 p. 100; l'ennui, de 4 p. 100 à 37 p. 100.

**M. Keyes:** Le Ministre a tout à fait raison de dire que l'éducation est une des solutions aux problèmes de la consommation de substances dangereuses en milieu de travail. Cela ne fait aucun doute, mais ce n'est certainement pas la seule solution. Il est évident qu'on peut éduquer les travailleurs jusqu'à ce que les poules aient des dents, leur faire prendre conscience des raisons pour lesquelles ils consomment de l'alcool ou des drogues, ainsi que des effets néfastes de l'alcool, de la cocaïne ou de toute autre substance de ce genre. Il faut cependant se demander surtout s'ils agissent ainsi parce qu'ils s'ennuient à bord des navires ou s'ils sont stressés par leur travail dans une tour de contrôle d'aéroport. . .

Je veux parler ici de raisons liées directement à l'emploi, ce qui peut comprendre par exemple les problèmes conjugaux. On ne peut pas faire grand chose de ce point de vue-là, mais lorsqu'on a affaire par exemple à . . . Vous dites que vous savez pour quelles entreprises ou pour quels organismes gouvernementaux ces gens travaillent. Prenons par exemple les aiguilleurs de l'air, dont beaucoup ont indiqué, comme vous l'avez dit, qu'ils étaient soumis à un stress à cause de leurs longues heures de travail et du travail par postes. Est-ce que vous étudiez des solutions aux problèmes qui poussent les gens à consommer de l'alcool ou de drogues?



[Text]

line? Will you be examining these government departments the individuals were questioned at to say why the percentage is so high in this particular government department, what can we do to try to bring it down? We can educate them. We can tell them how bad it is, but what are we going to do to bring down or address the problem that makes them drink in the first place?

**Mr. Shortliffe:** First of all, the government department particularly involved is my own; air traffic controllers work for me.

**Mr. Keyes:** It is just one example.

**Mr. Shortliffe:** The answer is yes, of course, we are constantly looking at the workplace and the workplace issues in which people find themselves. The answer is yes.

**Mr. Keyes:** Following on the same thing, if you are going to do that, you are going to have to address specific government departments and you are going to have to address specific private sector places where the substance abuse is being done because there was a problem in that particular government department. If you are going to aim specific programs, etc. and let that information be known, are you not revealing that this government department and particular employees in that government department have a high ratio of abuse of alcohol and smoke?

• 1135

**Mr. Shortliffe:** No, I would not make that link at all. You saw figures in the slides that are particularly applicable to Transport Canada employees, for example. They are not that far out of line with use in other parts of the transportation sector. Indeed, an important element of the strategy that the minister has outlined is the formulation and putting in place of employee assistance programs that are there to help the employee for whatever may be causing him to drink or take drugs, or whatever it happens to be. That can include conditions in the workplace.

**Mr. Keyes:** You have to go beyond helping the employee. You have to change the atmosphere of the workplace—for example, long shift work hours or long periods away from home. I mean, these are problems that have to be addressed: not so much helping the person with the problem that exists but helping attack the problem that is there in the first place.

**Mr. Shortliffe:** These issues you raise are indeed issues that are going to have to be addressed, but I guess I would have a little difficulty with the implication of your question that there is no personal responsibility of the individual, ever. I do not think we would accept that.

**Mr. Keyes:** No, but a lot of people say that for example an air traffic controller works far too long. You can talk to air traffic controllers. They work all these extended

[Translation]

Va-t-on prendre des mesures en ce sens? Allez-vous étudier les ministères où travaillent les personnes interrogées afin de déterminer pourquoi les pourcentages sont particulièrement élevés dans certains ministères et ce qu'il serait possible de faire pour régler le problème, du moins en partie? On peut sensibiliser les gens, leur dire qu'ils ne devraient pas agir comme ils le font, mais que pouvons-nous faire pour tenter de résoudre le problème qui les pousse à boire?

**M. Shortliffe:** Premièrement, c'est de mon ministère qu'il est question; les aiguilleurs de l'air travaillent pour moi.

**M. Keyes:** Ce n'était là qu'un exemple.

**M. Shortliffe:** Bien sûr, nous étudions constamment la situation en milieu de travail et les problèmes auxquels les travailleurs doivent faire face. La réponse est oui.

**M. Keyes:** Sur le même point, si vous comptez prendre des mesures de ce genre, vous devrez mettre l'accent tout particulièrement sur certains ministères et certaines entreprises du secteur privé où le problème de consommation d'alcool et de drogues est particulièrement grave. Si vous concevez des programmes précis et que cette information est rendue publique, est-ce que vous ne révélez pas en même temps que ce ministère et ses employés sont particulièrement touchés par le phénomène de la consommation d'alcool et de drogues?

**M. Shortliffe:** Non, je ne ferais pas ce lien du tout. Vous avez vu par exemple dans les diapositives des données qui s'appliquent plus particulièrement aux employés de Transports Canada. Il n'y a pas beaucoup de différence entre ce ministère et les autres services du secteur des transports. En fait, l'élaboration et la mise en place de programmes d'aide aux employés, destinés à aider les employés à régler les problèmes qui peuvent les pousser à consommer de l'alcool ou des drogues, que ce soit ou non lié aux conditions de travail, constituent un élément clé de la stratégie annoncée par le Ministre.

**M. Keyes:** Mais il ne faut pas se contenter d'aider les employés. Il faut changer l'atmosphère du milieu de travail, par exemple mettre fin aux heures de travail prolongées ou aux longues affectations loin du domicile. Ce sont là les problèmes qu'il faudra régler: il ne s'agit pas tant d'aider les personnes aux prises avec ce problème, mais surtout de s'attaquer aux sources mêmes du problème.

**M. Shortliffe:** Il faudra bien sûr nous intéresser à cet aspect de la question, mais je ne suis pas prêt à reconnaître, comme votre question semble le laisser entendre, que les travailleurs n'ont aucune responsabilité personnelle, dans aucun cas. Je ne pense pas que nous soyons prêts à accepter cet argument.

**M. Keyes:** Non, mais beaucoup de gens disent par exemple que les aiguilleurs de l'air travaillent beaucoup trop longtemps. Vous pouvez parler aux aiguilleurs de

[Texte]

hours. You can talk about ship workers who say they are on a ship for I do not know how many weeks on end because they have to be there on that job. I think it is the responsibility of government to say whoa.

**The Vice-Chairman:** We cannot change the ocean, you know. They have to work.

**Mr. Keyes:** Oh, I suggest you can change things, Mr. Chairman. For example, his ocean is an air traffic control tower.

**The Vice-Chairman:** It depends on the marks you see. It is very different.

**Mr. Keyes:** The screw-up was to put it there in the first place, but we have to address the reason for the drinking, as well as educating them on why they drink.

**The Vice-Chairman:** I think we will be able to come back on that point, Mr. Keyes.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Before I ask a question, let me just commend you in this initiative and wish you well. I think it is important that the department undertake this study, and it is an important one to assure the safety of the people that we transport in the country.

In your questioning did you ask anything about the location of where people drink? Is it in their homes, in bars? Are they doing it in the caboose or the engine or the cockpit? Do we have any data at all about location of consumption?

**Mr. Sinclair:** I do not think we have detailed data other than whether it was in the workplace or away from the workplace, whether it was in the pub or in the car as opposed to in the workplace. We know if it was in the workplace or not.

**Mr. Shortliffe:** If it was in the workplace, Mr. Chairman, it certainly was not in an authorized location.

**Mr. Nowlan (Annapolis Valley—Hants):** We cannot even get designated areas for smoking in the workplace. Let us not worry about drug use.

**Mr. Shortliffe:** I have noticed that, Mr. Chairman.

**Mr. Nowlan:** We are still working on it.

**Mr. Malone:** Which all goes to underscore that we are making some progress around here.

Did you ask the question about co-workers? I would submit that you probably would get quite a different answer for a self-incriminating questionnaire as opposed to what a body of people might think was happening amongst their colleagues in the workplace, as to how many times a worker thought one of his or her co-workers had been in a situation of consumption of a substance.

[Traduction]

l'air; leurs quarts de travail sont très longs. Vous pouvez parler aux marins qui restent en mer pendant de longues semaines de suite parce qu'il faut bien qu'ils soient au travail. Je pense qu'il incomberait au gouvernement d'imposer des limites.

**Le vice-président:** Nous ne pouvons pas changer l'océan, vous savez. Ces gens doivent bien travailler.

**M. Keyes:** Oh, mais vous pouvez changer certaines choses, monsieur le président. Par exemple, l'océan, pour certains, c'est une tour de contrôle du trafic aérien.

**Le vice-président:** Tout dépend des cas, vous savez. C'est très différent.

**M. Keyes:** De toute façon, c'était une erreur dès le début, mais il faut se demander pourquoi ces gens consomment de l'alcool, tout en les sensibilisant à ces raisons.

**Le vice-président:** Je pense que nous pouvons y revenir plus tard, monsieur Keyes.

**M. Malone (Crowfoot):** Avant de poser ma question, permettez-moi de vous féliciter pour cette initiative et vous souhaiter tout le succès possible. Je pense qu'il est important que le Ministère effectue cette étude pour garantir la sécurité des passagers que nous transportons dans ce pays.

Dans votre sondage, avez-vous demandé aux gens où ils buvaient de l'alcool? Est-ce chez eux, dans des bars? Est-ce dans le fourgon de queue, la locomotive ou la cabine de pilotage? Avez-vous des données sur l'endroit où ces substances sont consommées?

**M. Sinclair:** Je ne pense pas que nous ayons des renseignements détaillés à ce sujet, à part la distinction entre le milieu de travail et l'extérieur, que ce soit dans un bar ou dans une voiture. Nous savons si ces gens consommaient au travail ou non.

**M. Shortliffe:** Si c'était au travail, monsieur le président, ce n'était certainement pas dans un endroit autorisé.

**M. Nowlan (Annapolis Valley—Hants):** Nous ne pouvons même pas avoir de fumeurs en milieu de travail. Et encore moins d'endroits pour consommer de la drogue.

**M. Shortliffe:** J'ai remarqué, monsieur le président.

**M. Nowlan:** Nous y travaillons encore.

**M. Malone:** Tout cela montre bien que nous réalisons des progrès ici.

Avez-vous posé des questions au sujet des compagnons de travail? J'ai l'impression que vous auriez obtenu des réponses assez différentes si vous aviez demandé aux gens ce que faisaient d'après eux leurs collègues en milieu de travail, sur le nombre de fois où des travailleurs pensaient qu'un de leurs collègues avait consommé une de ces substances, plutôt que de demander aux travailleurs de décrire eux-mêmes leurs habitudes à ce sujet.



[Text]

**Mr. Sinclair:** No, Mr. Chairman, we specifically did not ask people about other people but just about themselves.

**Mr. Malone:** Some of my other questions were asked by Mr. Keyes. The one dealing with the whole nature of transportation by its very fact often has people away from home, locates them over night in one more concrete block motel. They are there for a duration and then return. Is that away-from-home factor significant to those who report that they are drinking before working on the job?

**Mr. Sinclair:** Well, 9% to 45% indicated that was one of the reasons.

• 1140

**Mr. Malone:** My next comment deals with what we refer to as the eight-hour rule, which seems to be a perfectly satisfactory rule with respect to the person who is a social drinker. Having a social drinker abstain from alcohol for eight hours seems to ensure that safety is not jeopardized. However, I do not think there is any assurance of safety if a person over-drinks eight hours before reporting to a safety-sensitive work situation and is presumed to be able and capable of assuring public safety.

**Mr. Sinclair:** Yes, you are referring to the hangover effect or the disabling effect.

**Mr. Malone:** Yes. When the worker is significantly hung-over.

**Mr. Sinclair:** In which case, eight hours may not be enough to prevent that effect. But that type of problem is perhaps one that can be identified through observation and dealt with in the mode of "for cause".

**Mr. Malone:** You indicated, in response to Mr. Keyes's question, that a certain percentage of workers have indicated different reasons, such as too many hours, boredom, or temperature, etc. Have you created a matrix that shows a correlation between job challenge and consumption of substance?

**Mr. Sinclair:** No, we have not.

**Mr. Nowlan:** If my questions have already been asked, please nod your head.

I understand that someone asked about the Canadian experience with a 12-hour rule. What is the rule for Air Canada and DND? Is there a difference? Do the rules involve eight or twelve hours?

**Mr. Shortliffe:** I think Air Canada's is eight hours, Canadian Airlines' is twelve, and DND's is eight hours.

[Translation]

**M. Sinclair:** Non, monsieur le président, nous avons expressément dit aux gens que nous ne voulions pas avoir leur avis sur leurs collègues de travail mais simplement connaître leurs propres habitudes.

**M. Malone:** M. Keyes a déjà posé certaines des questions que j'avais préparées. Il a parlé notamment de la nature même des transports, qui obligent les gens à s'éloigner de chez eux et à passer souvent la nuit dans des motels anonymes. Ils sont loin de leur domicile pendant un certain temps, et puis ils reviennent chez eux. Ce facteur de l'éloignement est-il important pour les travailleurs qui reconnaissent consommer de l'alcool avant de se rendre au travail?

**M. Sinclair:** Et bien, de 9 p. 100 à 45 p. 100 d'entre eux ont indiqué que c'était une des raisons.

**M. Malone:** J'aimerais aussi parler de ce que nous appelons la règle des huit heures, qui semble tout à fait satisfaisante dans le cas des gens qui consomment de l'alcool en société. Il semble suffisant de demander à ces gens de s'abstenir de consommer de l'alcool pendant huit heures pour garantir la sécurité des passagers. Cependant, je ne pense pas que ce soit une garantie suffisante si le titulaire d'un poste relié à la sécurité s'enivre huit heures avant de se présenter au travail et si l'on présume qu'il est en mesure d'assurer la sécurité du public.

**M. Sinclair:** Oui, vous voulez parler de la baisse de rendement causée par la «gueule de bois».

**M. Malone:** Oui. Je veux parler d'un travailleur qui aurait vraiment mal aux cheveux.

**M. Sinclair:** Dans ce cas, il ne suffirait peut-être pas d'attendre huit heures pour empêcher ces effets. Mais ce genre de problème peut peut-être être décelé grâce à l'observation et réglé par un test de dépistage «pour cause».

**M. Malone:** En réponse à une question de M. Keyes, vous avez indiqué qu'un certain pourcentage des travailleurs ont invoqué différentes raisons, par exemple, des quarts de travail trop longs, l'ennui, la température, etc. Avez-vous établi une matrice montrant les liens entre les défis posés par le travail et la consommation de ces substances?

**M. Sinclair:** Non.

**M. Nowlan:** Si d'autres membres du Comité ont déjà posé les mêmes questions, n'hésitez pas à hocher la tête.

Si je me souviens bien, on vous a déjà demandé si l'on appliquait au Canada la règle de douze heures. Quelle est la règle pour Air Canada et le ministère de la Défense nationale? Est-elle la même partout? Est-ce qu'on applique la règle de huit ou de douze heures?

**M. Shortliffe:** Je pense qu'Air Canada applique la règle des huit heures, les Lignes Aériennes Canadiennes celle des douze heures et le ministère de la Défense nationale, celle des huit heures.

[Texte]

**Mr. Nowlan:** I see. Mr. Malone did raise an interesting point with regard to the difference between a social drinker and someone who already has the stuff in his system anyway, and another couple of drinks—I am told, anyway—will give an extra push.

After your survey was released, previous consultation having occurred with the two different groups, did you receive reactions from the different groups as to whether they felt your survey summed up the situation well and was valid, or was distorted, self-serving, or at odds to the real situation?

**Mr. Sinclair:** Our discussions with the labour movement did not really include discussion on credibility or acceptance of the results. Management provided us with some statistics. For instance, Canadian National reported that they had turned away 12% because of evidence of alcohol or drugs through pre-employment testing. I believe Canadian Airlines turned away 4% in 1988. The 12% rate experienced by the railway was related to applications for safety-sensitive jobs, while the 4% rate for Canadian Airlines related to the general population of applicants for jobs.

**Mr. Malone:** My question is supplementary. How much assurance do you have when hiring a new employee who is let us say a dedicated alcoholic but has refrained from drinking for 24 or 48 hours? Is it correct to presume that you have very little capacity to test for that situation?

**Mr. Shortliffe:** That is right.

• 1145

**Mr. Nowlan:** My question perhaps relates to a potential matrix, which Mr. Malone mentioned. In the test results that you mention in your opening submission, and I am not asking this facetiously, because we are talking about transport-sensitive areas, but in terms of other occupations—not necessarily the union in transport but where you have gone outside and talked to sociologists or whatever—is that different from what it is for the Public Service at large, say, or for commercial travellers, or painters, or Members of Parliament? I know those are not transport-sensitive occupations, but I am just wondering if there is any correlation. This perhaps is the reverse side of Mr. Malone's matrix in terms of comparative studies of groups. Has there been anything done there?

**Mr. Shortliffe:** As we said earlier in our presentation, Mr. Chairman, we find that the reported levels of use in transportation safety-sensitive positions roughly equate to

[Traduction]

**M. Nowlan:** Je vois. M. Malone a établi une distinction intéressante entre les gens qui boivent en société et ceux qui ont déjà de l'alcool dans le système de toute façon et pour qui quelques autres verres, d'après ce qu'on m'a dit, du moins, ne constitue qu'un petit supplément.

Après la publication des résultats de votre sondage et les consultations avec les deux groupes différents, ceux-ci vous ont-ils dit que votre sondage était intéressant et représentatif ou alors s'il déformait la vérité, s'il était destiné tout simplement à prouver votre point de vue ou s'il ne reflétait pas la véritable situation?

**M. Sinclair:** Dans nos entretiens avec les syndicats, il n'a pas été vraiment question de la crédibilité de nos résultats. Les gestionnaires nous ont cependant fournis certaines statistiques. Par exemple, les dirigeants du Canadien National nous ont dit qu'ils avaient dû rejeter douze p. 100 des candidatures, au moment des épreuves de sélection préliminaire à l'embauche, à cause de la consommation d'alcool ou de drogues. Je pense que les Lignes Aériennes Canadien en ont rejeté quatre p. 100 en 1988. Ce pourcentage de douze p. 100 dont fait état la Société ferroviaire portait sur les demandes d'emplois reliées à la sécurité alors que le pourcentage de quatre p. 100, dans le cas de Canadien, portait sur tous les candidats à tous les types d'emplois.

**M. Malone:** Je voudrais poser une question supplémentaire. Quand vous embauchez un nouvel employé, qui pourrait être par exemple un alcoolique chronique, mais qui n'a pas consommé d'alcool pendant les 24 ou 48 dernières heures, avez-vous des garanties? Est-il juste de supposer que vous n'êtes vraiment pas en mesure de dépister ce genre de cas?

**M. Shortliffe:** C'est exact.

**M. Nowlan:** Ma question se rapproche peut-être de celle de M. Malone au sujet d'une éventuelle matrice. D'après les résultats des tests mentionnés dans votre déclaration préliminaire—et je ne vous pose pas cette question pour m'amuser, parce que nous parlons ici de postes reliés à la sécurité dans les transports—mais j'aimerais savoir si vos résultats sont différents de ceux qui ont été obtenus pour l'ensemble de la Fonction publique, par exemple, ou pour les voyageurs de commerce, les peintres ou les députés? Je ne veux pas nécessairement parler des syndicats dans le secteur des transports, mais également de vos entretiens avec les gens de l'extérieur, par exemple des sociologues. Je sais bien que ces occupations ne sont pas liées à la sécurité dans les transports, mais je me demandais simplement s'il y avait un rapport. C'est peut-être le pendant de la matrice mentionnée par M. Malone pour l'étude comparative de divers groupes. Y a-t-il eu quelque chose de fait en ce sens?

**M. Shortliffe:** Comme nous l'avons dit plus tôt, monsieur le président, nous nous sommes rendus compte que les niveaux avoués de consommation d'alcool ou de



[Text]

what other surveys tell us are generally the levels of use in the population.

**Mr. Nowlan:** Thanks; I think I read that when the thing came out. I did not know if you said it again today.

**The Vice-Chairman:** I have just one very brief comment about the eight-hour provision, not taking alcohol before going to work. Does it mean taking one drink eight hours before coming to work?

**Mr. Sinclair:** No drinks—no use of alcohol eight hours prior to going to work.

**The Vice-Chairman:** So it means if someone takes a drink eight hours before, that is his deadline.

**Mr. Sinclair:** Yes.

**The Vice-Chairman:** But from where does that standard come? Is there any standard for that?

**Mr. Shortliffe:** That is the rule for aviation flight crews today. In that sense this is not new. We are proposing to extend that to other transportation safety-sensitive positions. It is now the rule for pilots who fly aircrafts today.

**The Vice-Chairman:** The other question is about your definition of safety-sensitive positions. One of your highlights require the removal of employees from safety-sensitive positions. Do you think we should let unions and companies define what a safety-sensitive position is, or should regulations eventually provide that on a very precise basis?

**Mr. Shortliffe:** By all means, yes, that will have to be provided for in legislation regulation.

**Mr. Keyes:** There must be some other professions—doctors and surgeons, for example—that have guiding principles on just how many hours before and how much they can have before they do anything. That will have to be all cross-compared as well.

**Mr. Shortliffe:** Cross-walking to what others do may prove useful, but again the focus of what we are proposing is limited to and aimed at safety-sensitive positions in the transportation sector of this country—full stop—not at other populations.

**Mr. Keyes:** I realize that, but are you just going to take a little walk around and take a look and see what other...?

**Mr. Shortliffe:** Oh, yes.

**Mr. Keyes:** Whether it is an air traffic controller or a surgeon doing your appendix, I do not see much difference.

[Translation]

drogues parmi les titulaires de postes reliés à la sécurité dans les transports sont à peu près équivalents à ceux de l'ensemble de la population, d'après d'autres sondages effectués à ce sujet.

**M. Nowlan:** Merci. Il me semblait bien avoir lu quelque chose de ce genre quand le document a été publié. Mais je ne me rappelais pas si vous l'aviez répété aujourd'hui.

**Le vice-président:** Je voudrais simplement faire un commentaire très bref au sujet de la règle des huit heures, pendant lesquelles il ne faut pas consommer d'alcool avant de se présenter au travail. Est-ce que cela s'applique à la consommation d'un seul verre?

**M. Sinclair:** Il ne faut pas boire d'alcool du tout pendant huit heures avant de commencer à travailler.

**Le vice-président:** Donc, un verre huit heures avant, c'est la limite.

**M. Sinclair:** Oui.

**Le vice-président:** Mais d'où vient cette règle? Y a-t-il une norme à ce sujet?

**M. Shortliffe:** C'est la règle appliquée pour les équipages d'avion de nos jours. En ce sens, elle n'est pas nouvelle. Nous nous proposons de l'étendre aux autres titulaires de postes reliés à la sécurité dans les transports. C'est actuellement la règle applicable aujourd'hui aux pilotes d'avion.

**Le vice-président:** J'aimerais savoir également comment vous avez défini les postes reliés à la sécurité. Notamment, vous insistez sur la nécessité de déplacer cousinant les employés qui ont un problème. Pensez-vous que nous devrions laisser les syndicats et les entreprises définir en quoi consistent les postes reliés à la sécurité ou si nous devrions édicter des règlements très précis à ce sujet?

**M. Shortliffe:** Bien sûr, il faudra que cela soit défini par un règlement législatif.

**M. Keyes:** Il doit bien y avoir d'autres professions, par exemple les médecins et les chirurgiens, qui ont adopté des principes directeurs sur le nombre d'heures d'abstinence et les limites de consommation permises avant de pratiquer quelque acte que ce soit. Il faudra là aussi faire des comparaisons.

**M. Shortliffe:** Il pourrait être utile d'aller voir ce qui se passe ailleurs, mais encore une fois, nos propositions visent expressément les postes reliés à la sécurité dans le secteur des transports au pays, point final et non les autres secteurs de la population.

**M. Keyes:** Je comprends, mais n'allez-vous pas simplement aller voir un peu ce qui se passe dans les autres milieux?

**M. Shortliffe:** Bien sûr.

**M. Keyes:** Qu'il s'agisse d'un contrôleur de l'air ou d'un chirurgien qui vous opère pour l'appendicite, je ne vois pas tellement de différence.

[Texte]

**Mr. Kristiansen:** Off the more controversial area of testing and so on, you stated that two of the major prongs are the education and employee assistance programs. Did you conduct any study as to the relative impact of EAPs, for instance, those that are strictly set in place by the employer and those that were jointly formed, jointly administered?

I know there is a feeling within the workplace that if employees feel the credibility of the administration of those plans is outside the direct employer's hands, or if there are firm guidelines as to how the information be used, there is more proclivity for them to come forward if they believe they have a problem, or their fellow workmates, or supervisors have convinced them that it should be reported and they should seek help.

One of the things I was hoping to get before you arrived were some witnesses from different types of EAPs so we could try to find out if there is a major difference in what works. Did your studies get into that question at all?

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman, we researched the successive EAPs and educational programs. The results of the research were that while both were very useful and very conducive to dealing with the problem, what was needed was a comprehensive approach. This in fact included education, EAPs, and testing. It was the comprehensiveness that would lead to a level of success that would be appropriate in this environment, not EAPs alone.

• 1150

**Mr. Shortliffe:** They are key components; they are vital to this strategy. In doing final program design, we would indeed want to do a design that maximizes their effectiveness.

**Mr. Kristiansen:** It is important to consult all groups concerned in designing such a program. From my own experience, out of my own industry, the forest industry is one of the first in Canada to have an employee assistance program that was set up jointly and administered jointly and is seen as that by the bulk of the employees involved. The wording of report—and it may just be a matter of semantics—refers to employer's EAPs and gives the impression that these are to be unilaterally administered. I think that would be a mistake.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, that is not the intention.

**Mr. Kristiansen:** I did not think it was, but I was afraid it would look that way. That is all.

[Traduction]

**M. Kristiansen:** Au sujet de la question des tests de dépistage, qui est un peu plus controversée, vous avez affirmé que les programmes d'éducation et les programmes d'aide aux employés sont les deux principaux volets de votre action. Avez-vous effectué des études sur les effets des programmes d'aide aux employés, par exemple, qu'ils aient été mis en place par l'employeur lui-même ou qu'il s'agisse de programmes constitués et administrés conjointement?

Il est établi que, lorsque les travailleurs estiment que l'application de ces programmes ne relève pas directement de la direction ou qu'il existe des directives claires sur la manière dont doit être utilisée l'information recueillie pour ces programmes, ils sont davantage portés à demander de l'aide s'ils jugent qu'ils ont un problème, ou encore si leurs compagnons de travail ou leurs supérieurs les en ont convaincus.

J'espérais pouvoir trouver avant votre arrivée des témoins qui pourraient nous parler des différents types de programmes d'aide aux employés afin que nous puissions déterminer si les programmes qui fonctionnent efficacement sont très différents les uns des autres. Vous êtes-vous penchés sur ces questions?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur le président, nous avons tenté de déterminer quels étaient les programmes d'éducation et d'aide aux employés qui avaient du succès. Nous en sommes venus à la conclusion que, bien que ces deux types de programmes soient très utiles et permettent souvent de résoudre le problème, il faut vraiment une solution globale qui comprendrait des programmes d'éducation, des programmes d'aide aux employés et des tests de dépistage. C'est cet ensemble de mesures qui pourraient permettre le succès nécessaire dans ce domaine, et non les seuls programmes d'aide aux employés.

**M. Shortliffe:** Il s'agit des éléments essentiels de cette stratégie. Dans la conception du programme final, nous voudrions sûrement augmenter au maximum leur efficacité.

**M. Kristiansen:** Il est important de consulter tous les groupes intéressés dans la conception de ce programme. D'après mon expérience personnelle, l'industrie forestière est une des premières au Canada à avoir mis sur pied un programme d'aide aux employés élaboré et administré conjointement, et c'est ainsi que le perçoivent la plupart des employés visés. Il est question dans le rapport des programmes d'aide aux employés adoptés par les employeurs, ce qui donne l'impression qu'ils sont administrés unilatéralement. Ce n'est peut-être qu'une question de sémantique, mais je pense que ce serait une erreur.

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, ce n'était pas là notre intention.

**M. Kristiansen:** C'est bien ce que je pensais, mais je crains que cela puisse porter à confusion. C'est tout.



[Text]

**Mr. Shortliffe:** No, I can reassure the hon. members that is not the intent at all.

**Mr. Malone:** I am one who fails to see why this is an issue of concern for those persons who say that it is an infringement on their individual rights. I was a university student in the United States when the first highjacking took place and I remember the radio talk-back shows with some vividness. Someday I will tell members of the committee a story about that. During that situation in the United States they very much were resisting the notion that with a constitution guaranteeing the right to bear arms, anybody should ever put up a metal detector anywhere before you board an airplane. They saw it as an infringement of rights.

If you have workers who are in safety-sensitive areas, surely their objective as employees and workers in that job would be to try to create the safest situation possible. I do not understand where this question of rights comes in.

My question comes to this. Does it deal with the method of how we test it and is there a better design, a better piece of research that we can do to...? Is it the method they are resisting or is it the actual objective of trying to find out what they are doing with their personal lives?

**Mr. Shortliffe:** I guess, Mr. Chairman, in the case of some individuals—and I assume the committee will hear a lot more about this over the days ahead—there may be an objection in principle. In the case of other individuals, there may be objections based upon the method. That leads me to comment again, as I have emphasized through the morning, that we have not settled on the final shape of program design for testing programs, for example. We are going to welcome comments, advice and recommendation in this area as in other areas. Nothing is locked into concrete at this stage.

**Mr. Malone:** It would seem to me that there is quite a difference between somebody having to submit to a blood test—the big, long needle comes towards you—versus a breathalyzer, versus walking through some kind of a compartment similar to a metal detector where you breath in, breath out, and then pass on through, versus being handed a bottle too with the suggestion that you do something into it. Is work being done on this whereby you are looking for designs of collection of information that are less obtrusive to the individuals but it is still within their knowledge that you are making collections and taking samples?

**Mr. Shortliffe:** Yes, we intend to seek expert advice widely on just these points.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Malone.

Monsieur Shortliffe, messieurs les témoins du ministère, merci beaucoup pour votre participation

[Translation]

**Mr. Shortliffe:** Non, je puis donner aux membres du comité l'assurance que ce n'est pas du tout notre intention.

**Mr. Malone:** Je suis un de ceux qui ne voient pas vraiment pourquoi certaines personnes pourraient juger que les tests de dépistage constituent une violation de leurs droits fondamentaux. J'étais étudiant aux États-Unis quand a eu lieu le premier détournement d'avion et je me souviens très bien des commentaires des auditeurs des émissions de lignes ouvertes. Un jour je vais raconter aux membres du comité une histoire à ce sujet. A ce moment-là, les Américains étaient très réticents à l'idée de devoir se soumettre aux détecteurs de métaux avant de monter à bord d'un avion, puisque la Constitution leur garantit le droit de porter une arme. Ils y voyaient une violation de leurs droits.

Dans le cas des titulaires de postes reliés à la sécurité, il est certain que leur premier objectif doit être de garantir la sécurité le plus possible. Je ne comprends vraiment pas ce que les droits fondamentaux viennent faire là-dedans.

Ma question est la suivante. Ces gens s'opposent-ils à la méthode choisie pour l'application des tests, et y aurait-il de meilleurs moyens de procéder, des recherches effectuées qui nous permettraient d'améliorer ce processus...? Sont-ils contre la méthode ou contre l'objectif lui-même, c'est-à-dire contre la tentative de savoir ce que ces gens font de leur vie personnelle?

**Mr. Shortliffe:** J'ai l'impression, monsieur le président, que certaines personnes pourraient avoir des objections de principe; je suppose que le comité en entendra parler encore très souvent au cours des prochains jours. D'autres pourraient s'opposer à la méthode choisie. Ce qui m'amène à vous répéter, comme je l'ai souligné tout au long de la matinée, que nous n'en sommes pas encore arrivés à une décision finale quant aux programmes de dépistage, par exemple. Nous serons heureux d'entendre les observations, les conseils et les recommandations de tous dans ce domaine, comme dans d'autres. Pour le moment, il n'y a rien coulé dans le béton.

**Mr. Malone:** Il me semble qu'il y a toute une différence entre l'obligation de se soumettre à une analyse du sang—avec cette longue aiguille qui se dirige vers vous—et l'ivressomètre, l'obligation de traverser un quelconque compartiment semblable à un détecteur de métaux, dans lequel vous devez inspirer, puis expirer avant de sortir, ou encore la remise d'une petite bouteille dans laquelle vous devez faire quelque chose. Est-ce que vous tentez d'étudier les divers moyens de recueillir de l'information de manière à ce que les personnes visées en soient moins incommodées, tout en sachant que vous recueillez des échantillons et que vous faites des analyses?

**Mr. Shortliffe:** Oui, nous voulons justement demander l'avis de nombreux experts à ce sujet.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Malone.

I would also like to thank Mr. Shortliffe and our witnesses from the Department for being here today. It is

[*Texte*]

d'aujourd'hui. On voit que le sujet est très vaste, et on y reviendra certainement.

Le Comité est ajourné jusqu'à nouvelle convocation de la présidence, c'est à dire mardi, à 9h 30.

[*Traduction*]

clear that this question is very broad and we will certainly come back to it.

This Committee is adjourned to the call of the Chair, until Tuesday morning at 9:30.

---

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

##### *From the Department of Transport:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister;

Ken Sinclair, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Michel Bourdon, Director General—Strategic Policy, Policy and Coordination.

#### TÉMOINS

##### *Du ministère des Transports:*

Glen Shortliffe, sous-ministre;

Ken Sinclair, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;

Michel Bourdon, directeur général, Politique stratégique, Politiques et coordination.

27  
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Tuesday, April 3, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 36

Le mardi 3 avril 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

### RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), a review of airport policy

### CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, une étude de la politique  
aéroportuaire

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, APRIL 3, 1990

(44)

*[Text]*

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin and Pierrette Venne.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister—Airports Group; Gerry Berigan, Director General—Commercial Development; Ed Warrick, General Manager—Major Crown Projects; Lester B. Pearson International Airport.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced its review of airport policy.

Victor Barbeau made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:07 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee***PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 3 AVRIL 1990

(44)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Pierrette Venne.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Victor Barbeau, sous-ministre adjoint—Groupe des aéroports; Gerry Berigan, directeur général—Développement commercial; Ed Warrick, gestionnaire général—Grands projets de la Couronne; l'Aéroport international Lester B. Pearson.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence l'étude de la politique aéroportuaire.

Victor Barbeau fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, April 3, 1990

• 0934

**The Chairman:** Order, please. I see a quorum for hearing evidence.

We have the terms of reference under the Standing Orders to call officials from Transport. Members have indicated an interest in the airport situation.

• 0935

We have a tentative work plan on this whole airport situation of Canada, not just Pearson, and it obviously overruns and duplicates perhaps some things Transport is doing, which is another story in the paper yesterday or the day before about meeting security people at a closed conference at the Conference Centre some time in the near future. We have a tentative work plan that covers a multitude of issues affecting airports across the country.

Without necessarily getting into it in a public debate, I would like Mr. Cuthbertson to show it to you after you get out of here to see if we have left anything out, with all the perils that we may also be harrowing some of the ground you have ploughed. But in a sense, we are doing it from a different perspective.

So that was one element, but quite frankly we do not know if we can get into that in a substantive way until the fall in view of the realities of Easter, the Liberal leadership convention, and other things like that, and with other things we have on our platter.

But we wanted to touch on the airport situation even though we did not get into it in a complete way, and that is why we are invoking the new rules to have you here today on airports.

Mr. Barbeau, we have seen you before in different capacities, and recently in airports. Perhaps you could introduce the people with you, and then I am going to throw it open for questions.

**Mr. Victor Barbeau (Assistant Deputy Minister, Airports Group, Transport Canada):** Thank you very much, Mr. Chairman. In terms of introductions, I have with me Austin Douglas, Gerry Berigan, Ed Warrick, and from our securities group of Transport Canada, Robert Roy.

I had intended to make a very short statement to situate things in a global context. As you all know, we are running airports in a sense on a two-track system, and have been for a couple of years now, the two tracks being

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 3 avril 1990

**Le président:** Comme il y a quorum, la séance est ouverte.

Conformément au Règlement, notre ordre de renvoi nous permet de convoquer des fonctionnaires du ministère des Transports pour leur poser des questions au sujet de la situation aéroportuaire.

Nous avons établi un projet de plan de travail pour l'étude de la situation aéroportuaire au Canada puisque nous nous ne intéressons pas seulement au cas de l'aéroport international Lester B. Pearson. Il se peut naturellement que vous étudiez déjà ces questions de votre côté. À ce propos, la presse rapportait hier ou avant hier la tenue prochaine d'une conférence à huis clos au Centre des conférences sur le sujet de la sécurité. Notre projet de plan de travail porte sur une vaste gamme de questions liées à la situation aéroportuaire.

Je ne voudrais pas susciter de controverse, mais j'aimerais bien, monsieur Cuthbertson, vous présenter ce projet de plan de travail après cette réunion pour que vous nous disiez si nous avons oublié quelque chose. Je suis conscient du fait que nous allons peut-être empiéter sur vos plates-bandes. Nous allons cependant aborder la question sous un autre angle.

Malheureusement, nous ne pourrions sans doute pas vraiment progresser dans notre étude avant l'automne, compte tenu du congé de Pâques qui approche, de la tenue prochaine du congrès à la direction du Parti libéral et de nos autres travaux.

Nous voulions cependant nous faire une première idée aujourd'hui de la situation aéroportuaire, et voilà pourquoi nous vous avons convoqués aujourd'hui pour en discuter en vertu de notre nouvel ordre de renvoi.

Monsieur Barbeau, vous avez déjà comparu devant le comité à d'autres occasions, et encore tout récemment, pour discuter de questions liées à la situation aéroportuaire. Je vous demanderais de nous présenter vos collègues, après quoi j'ouvrirai la période des questions.

**M. Victor Barbeau (sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports, Transports Canada):** Je vous remercie, monsieur le président. Je vous présente mes collègues: MM. Austin Douglas, Gerry Berigan, Ed Warrick et Robert Roy, du Groupe de la sécurité de Transports Canada.

J'ai pensé vous donner un bref aperçu de la situation aéroportuaire. Depuis quelques années, nous exploitons les aéroports conformément à deux principes: le premier est qu'il faut toujours améliorer la gestion aéroportuaire

## [Texte]

on the one hand managing better and better the airport network in Canada and on the other hand responding to local and regional interests in the area of possible airport transfers. We are working very actively on both of those files.

On the first file of course, without going into any details at all, some of the major initiatives we are into are taking care of the capacity at our major airports, more particularly at Pearson and Vancouver Internationals, and also taking care of all the other airports as we go along. We keep on managing a very extensive network of airports throughout the country.

On the second track, that of transfer, I gather there is some interest around this table in that, and I might take just a couple of minutes to bring you up to date as to where we are. You will recall that the airport transfer initiative started many years ago but really was actualized or was brought to the fore in very concrete terms in 1987. Since that time, we have been working very actively with some groups through the country to put an end to the file, as it were, or to get some deals signed up.

The objectives of the airport transfer initiative are to make airports better serve the local community interests and to enhance regional economic development. What happened in the intervening time since the announcement in 1987 is that in 1989 the government came forward with 36 supplementary principles governing the transfer of airports in Canada. These are, if you want, the ground rules under which airports can be transferred to local airport authorities.

So everybody is completely clear on the concept, local airport authority is not another level of government. Nor is it businessmen who are going to profit personally by the take-over of an airport. What we define as a local airport authority is a legally created, financially independent business entity, which will manage and operate the local airport system and associated business enterprises.

• 0940

The local airport authority board of directors would be appointed, and indeed in some cases have already been, by municipal and regional government and by other representative community groups such as chambers of commerce, boards of trade, etc. That appointment must be approved by the federal and municipal governments with some backing on the part of the provincial government also.

I would emphasize again that no elected official, nor government employee, can be named to the local airport authority. We are saying that we are not transferring an airport over to another level of government and we are not transferring it over to a private concern.

Very briefly, the conditions of transfer remain as they always have been, that the financial considerations must be acceptable to both sides. Very importantly, the package of benefits we negotiate for Public Service staff as we

## [Traduction]

au Canada, et l'autre qu'il faut envisager la cession des aéroports locaux et régionaux lorsque c'est souhaitable. Ces deux dossiers retiennent beaucoup notre attention.

Sans entrer dans les détails, je vous dirai que nous cherchons à améliorer notre gestion aéroportuaire en augmentant la capacité de nos principaux aéroports, et en particulier ceux de Toronto et Vancouver. Nous nous préoccupons également du cas des petits aéroports puisque nous gérons un vaste réseau d'aéroports dans le pays.

Étant donné que le comité s'intéresse à la question de la cession des aéroports, je vais maintenant faire le point là-dessus. Ce projet, qu'on étudie depuis plusieurs années, n'a vraiment pris de l'envergure qu'à partir de 1987. Depuis ce temps, nous négocions activement avec certains groupes du pays pour conclure des ententes.

La cession des aéroports a pour objet de mieux servir les besoins des communautés locales et de favoriser le développement économique régional. En 1989, le gouvernement a établi 36 critères supplémentaires pour la cession des aéroports au Canada. Il s'agit des règles en vertu desquelles certains aéroports peuvent être cédés à des autorités locales.

J'aimerais préciser, pour qu'il n'y ait aucune équivoque, que l'autorité aéroportuaire ne constitue pas un autre palier de gouvernement. Il n'est pas non plus question que des hommes d'affaires profitent personnellement de l'acquisition d'un aéroport. Une autorité aéroportuaire locale est une société commerciale indépendante juridiquement constituée, qui sera chargée de gérer l'aéroport local et les entreprises connexes.

Le conseil d'administration de cette autorité devra être nommé, ce qui a déjà été fait dans certains cas, par les autorités municipales et régionales ainsi que par des représentants de certains groupes comme les chambres de commerce. Le gouvernement fédéral et les administrations municipales doivent approuver la nomination des administrateurs. Les gouvernements provinciaux doivent aussi être consultés.

Je tiens à insister sur le fait qu'aucun élu ni fonctionnaire ne peut devenir administrateur d'une autorité aéroportuaire locale. Les aéroports ne sont pas cédés à un autre palier de gouvernement ni à des intérêts privés.

Comme par le passé, la cession d'un aéroport ne peut se faire qu'en vertu d'un accord financier acceptable par les deux parties. Nous veillons beaucoup, lors des négociations, à ce que les avantages sociaux des



*[Text]*

transfer has to be the very best package possible and has to be eminently fair to all staff. We have to assure ourselves thirdly that the local airport authority has the competency and the commitment to operate the airport in a responsible and commercially oriented manner, and that going into the future years.

That is one of the reasons we are looking very much to a long-term lease in terms of a transfer agreement from the outset rather than an outright sale.

We are going to again maintain the very clear balance between the financial interests of the government on the one hand and those of the local airport authority on the other. We do not want to get into an arrangement whereby a local airport authority will even remotely run the risk of going bankrupt in the near, medium or far-away future.

In terms of the current status we are conducting negotiations now or at least we are very close to negotiations with four main groups; that is, Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal. In terms of those groups Vancouver is now constituted as a legal entity and we are indeed beginning formal negotiations with them. Montreal has filed its letters patent and has created itself as a corporation, but we still have some fine-tuning to do on some of the considerations of the Montreal entity. In terms of Edmonton and Calgary, they are going the route of provincial legislation and they have yet to come forward with regulations finalizing that aspect of it. They are not yet created, although we have been doing an awful lot of ground clearing with them.

We also have expressions of interest in many other parts of the country—Quebec City, for example, Winnipeg, Thunder Bay, Hamilton, Windsor and Moncton, to name a few. We have expressions of interest from a whole bunch of small airports throughout the country. We have indeed transferred some of the Arctic airports of late to the Yukon Territory.

In terms of timing, if things continue as they are now, we fully expect that we would have some airports transferred or at least some documents signed in this calendar year. I am looking forward to a transition period and then an actual transfer of responsibility sometime in the first months of 1991. That is our tentative calendar at this point.

We are not pushing, we are not hocking airports as it were, from the Transport Canada perspective. Again we are responding to interests on the part of local groups and actively pursuing those expressions of interest.

Mr. Chairman, I will end on that. It is just again to give you a broad-brush update as to where we are, and I would welcome questions to me and to my colleagues here around the table.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Barbeau. You concentrated on the transfer and that is certainly of interest, but I know that other members have some other interests that apply pretty closely to their backyards.

*[Translation]*

fonctionnaires visés par la cession soient les meilleurs et les plus justes possibles. Enfin, nous devons nous assurer que l'autorité aéroportuaire soit en mesure, à court et à long terme, de gérer l'aéroport de façon responsable et rentable.

Voilà pourquoi nous envisageons la possibilité d'accorder des baux à long terme au lieu de vendre tout simplement les aéroports.

Nous voulons établir un juste équilibre entre, d'une part, les intérêts financiers du gouvernement et, d'autre part, ceux de l'autorité aéroportuaire locale, de manière à éviter tout risque de faillite à court, à moyen et à long terme.

À l'heure actuelle, nous avons entamé des négociations, ou nous sommes sur le point de le faire, au sujet de la cession des aéroports de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton et de Montréal. Une autorité aéroportuaire est déjà juridiquement constituée pour l'aéroport de Vancouver, et nous avons déjà entamé avec elle des négociations officielles. L'autorité de Montréal a déposé ses lettres patentes et elle est maintenant constituée en société, mais il y a encore quelques détails à régler. Pour ce qui est d'Edmonton et de Calgary, il a été décidé de s'adresser au gouvernement provincial qui doit adopter des règlements régissant la constitution d'une autorité locale. Ces autorités n'ont donc pas encore été constituées, mais le terrain a été déblayé.

D'autres aéroports, comme ceux de Québec, de Winnipeg, de Thunder Bay, d'Hamilton, de Windsor et de Moncton, pour n'en nommer que quelques-uns, s'intéressent à la formule. Il en va de même pour les petits aéroports. Dernièrement, certains aéroports de l'Arctique ont été cédés au Territoire du Yukon.

Si tout va bien, nous nous attendons à ce que la cession de certains aéroports soit chose faite d'ici la fin de l'année civile. Je prévois une période de transition après laquelle la cession deviendra effective au début de 1991. Voilà du moins les objectifs que nous nous sommes fixés.

Transports Canada n'a pas l'intention de brusquer quoi que ce soit. Je répète que nous répondons aux demandes qui nous sont faites.

Monsieur le président, je terminerai là-dessus, car je voulais simplement vous donner un bref aperçu de la situation. Mes collègues et moi-même sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Barbeau. Vous avez insisté sur la cession des aéroports, un sujet qui nous intéresse tout particulièrement. Par ailleurs, je sais aussi que des questions d'intérêt local tiennent à coeur à certains membres du comité.

[Texte]

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** I am interested in the transfer of airports, devolution, with respect to what you talked about. Is the Pearson thing involved in that? Are you discussing it? You are not? You have not had any overtures?

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, the only thing that has happened in terms of Pearson International Airport in the context of possible eventual transfer is that I did have a meeting with a task force comprised of the Mayor of Toronto, the Mayor of Etobicoke and the regional chairmen. That was probably about a year ago. I explained to them what the process was all about and we simply left it at that. It was an expression of interest, an initial expression of interest if you want, but there has been no follow-up.

• 0945

In terms of Pearson International, there have many expressions of interest on the part of private business in terms of taking over the airport. An awful lot of private businesses would very much like to take over Pearson. The answer to this in terms of the process and our policy is a very definite no. It is not in the cards. We turn those expressions of interest off very quickly. The answer to your question, Mr. Chadwick and Mr. Chairman, is that really nothing is happening in terms of a possible transfer of Pearson at this point.

**Mr. Chadwick:** If the Paxport proposal or something similar to it is looked upon as a good thing at Pearson, would it be considered devolution?

**Mr. Barbeau:** No. Just to go over a little bit of the history of the Paxport proposal, we first received from Paxport Management Inc. an unsolicited proposal for development of certain parts of Pearson and for the possible building of runways. I insist this was an unsolicited proposal. We did not ask for this.

To respond, we have simply acknowledged receipt of that proposal to Paxport. We really have done nothing else with it because it is simply an unsolicited proposal. We are, of course, as you all know, very actively working with the Department of the Environment on the Environmental Assessment Review Process. Mr. Warrick can give us a lot of details on that if you so wish later.

Going forward and looking to the possibility of the building of runways at Pearson, it is on the air side to take care of some of the congestion and capacity problems we have at Pearson. At the same time, we are looking at Terminal 3. If you look now at the terminal part of an airport operation, Terminal 3 is due for completion probably in late summer or early fall, if everything goes well. At the same time, we are looking at certain elements of refurbishing of Terminals 2 and 1 over the next year.

As we proceed with the hope, at least at this point, that the runways will be built and proceeding with the work leading up to that, we are also proceeding on planning to

[Traduction]

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Je m'intéresse à la question de la cession des aéroports. Y a-t-il des négociations au sujet de la cession de l'aéroport Lester B. Pearson? Vous me dites que non. Personne ne vous a pressenti?

**M. Barbeau:** Monsieur le président, en ce qui touche la cession éventuelle de l'aéroport international Lester B. Pearson, tout ce qui s'est produit, c'est que j'ai rencontré il y a environ un an les membres d'un groupe d'étude dont faisaient partie les maires de Toronto et d'Etobicoke ainsi que les présidents régionaux. À cette occasion, je n'ai fait que leur expliquer le processus. Il s'agissait donc d'une première manifestation d'intérêt, mais il n'y a pas eu de suivi.

Beaucoup d'entreprises privées sont intéressées par l'acquisition de l'aéroport international Lester B. Pearson. Il n'en est définitivement pas question pour l'instant. Nous sommes très clairs là-dessus. Pour répondre à votre question, monsieur Chadwick, il est donc hors de question pour l'instant de céder l'aéroport international Lester B. Pearson.

**M. Chadwick:** Si l'on décidait d'adopter la proposition présentée par la société *Paxport* pour la gestion de l'aéroport Pearson, est-ce qu'on considérerait cela comme une cession?

**M. Barbeau:** Non. Permettez-moi de vous dire quelques mots au sujet de cette proposition. *Paxport Management Inc.* a pris la liberté de nous envoyer une proposition prévoyant l'agrandissement de certaines parties de l'aéroport et la construction possible de pistes. J'insiste sur le fait que c'est la société qui nous a pressenti et pas l'inverse.

Nous avons donc simplement accusé réception de la proposition. Nous n'y avons pas donné suite. Comme vous le savez, nous collaborons étroitement avec le ministère de l'Environnement dans le cadre du Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. M. Warrick pourra vous donner plus de détails là-dessus si vous le souhaitez.

Si l'on songe à la possibilité de construire de nouvelles pistes à Pearson, c'est parce que les pistes actuelles ne suffisent pas aux besoins. Si tout va bien, la construction de l'aérogare n° 3 devrait être achevée à la fin de l'été ou au début de l'automne. Au cours de l'année, nous songeons également à entreprendre des travaux de réfection dans les aérogares n° 1 et 2.

Nous espérons que les pistes nécessaires finiront par être construites à l'aéroport Pearson, et c'est pourquoi nous construisons une nouvelle aérogare pour être en



[Text]

bring our terminal capacity up to handling the extra capacity that would be given to us by the air side development. We are also looking at ground side; that is, the access to the airport. We are looking at those possibilities with the province and with the municipality.

In terms again of coming back to the Paxport proposal, we are right now examining our short-, medium- and long-term plans for Pearson. We are getting ready to recommend to the minister of transport and to the government some policy options as to how this development can occur. We are a long way away from even considering a proposal such as that of Paxport.

**Mr. Chadwick:** In light of what the Premier of the province said over the weekend with respect to a new city called Seaton out of Pickering, on the southern boundary of where the airport and property lands are, what does that do to Pickering, in your view?

**Mr. Barbeau:** I am not aware specifically of what the Premier would have said this weekend. However, of course we know about the possible development of Seaton, which is south and a bit east of our Pickering lands. The possibility of developing Seaton brings forward all kinds of questions of access, roads, services and so on. As such, it does not influence unduly our own dealing with our Pickering lands and with the airport lands that have been expropriated for Pickering.

**Mr. Chadwick:** I am concerned about whether you people have done what I would consider a southern Ontario air strategy; that is, the southern Ontario airfields that would support traffic that may or may not go to Pearson airport. I talk about Hamilton. I talk about Buttonville. Buttonville is a big question mark. There is also the Toronto Island airport. These are some of those things that could perhaps reduce the capacity needs at Pearson tremendously. I wonder and I ask you what you are doing about a southern Ontario air strategy.

• 0950

**Mr. Barbeau:** I would answer in two ways and then I will pass it on to Mr. Warrick, who is much more expert in this field than I am.

Indeed, we have considered and continue to consider all of the possibilities of the surrounding airports in terms of relieving some of the congestion at Pearson. We are doing, I think, everything we can in the short term.

Regardless of that, we have to look at the long-term question both for Pearson and the whole of southern Ontario, and that is indeed what we are doing under the direction of Mr. Warrick in Toronto and with the Department in Ottawa. I will pass on now to Mr. Warrick to give some more detailed answer to your question.

**Mr. Ed Warrick (General Manager, Major Crown Projects, Lester B. Pearson International Airport):** Mr. Chairman, the strategy announced by the minister in August had two parts to it. First, he announced that Lester

[Translation]

mesure d'accueillir plus de passagers. Nous discutons également avec la province et la municipalité pour trouver des moyens d'améliorer l'accès à l'aéroport.

En ce qui touche la proposition Paxport, nous revoyons actuellement nos plans à court, à moyen et à long terme pour l'aéroport Pearson. Nous allons présenter certaines recommandations à ce sujet au ministre des Transports et au gouvernement. Nous ne serons donc pas encore en mesure pendant un certain temps encore d'étudier une proposition comme celle de Paxport.

**M. Chadwick:** Compte tenu du fait que le premier ministre de l'Ontario a annoncé ce week-end la création d'une nouvelle ville qui s'appellerait Seaton en banlieue de Pickering, c'est-à-dire au sud de l'emplacement de l'aéroport, qu'est-ce que cela signifie, à votre avis, pour Pickering?

**M. Barbeau:** Je ne suis pas au courant de ce qu'a annoncé le premier ministre ce week-end. Nous savons évidemment qu'il est question de créer une ville qui s'appellerait Seaton au sud-est des terres que nous possédons à Pickering. Cela soulève naturellement toutes sortes de questions reliées à l'accès à la ville, aux routes et aux services. Je ne pense toutefois pas que les terres qui ont été expropriées en vue de la construction d'un aéroport soient touchées.

**M. Chadwick:** J'aimerais savoir si le ministère des Transports a établi une stratégie aérienne pour le sud de l'Ontario. Songe-t-on à rediriger vers certains aéroports de l'Ontario le trafic aérien que ne peut plus accepter l'aéroport Lester B. Pearson. Je songe aux aéroports d'Hamilton, de Buttonville et de l'Île de Toronto. On pourrait peut-être ainsi réduire grandement les besoins de l'aéroport Lester B. Pearson. Avez-vous établi une stratégie aérienne pour le sud de l'Ontario?

**M. Barbeau:** Ma réponse comprendra deux volets et ensuite je passerai la parole à M. Warrick, qui s'y connaît beaucoup mieux que moi dans ce domaine.

En fait, nous examinons déjà depuis un certain temps toutes les possibilités offertes par les aéroports environnants, en vue de décongestionner l'aéroport Pearson. Nous faisons, je pense, tout ce que nous pouvons faire à court terme.

Nous devons néanmoins examiner la situation à long terme en ce qui concerne Pearson ainsi que tout le sud de l'Ontario, et c'est justement ce que nous faisons à Toronto sous la direction de M. Warrick et au ministère à Ottawa. Je vais maintenant laisser M. Warrick donner une réponse plus détaillée à votre question.

**M. Ed Warrick (directeur général, Grands projets de l'État, aéroport international Lester B. Pearson):** Monsieur le président, la stratégie annoncée par le ministre en août comporte deux volets. Premièrement, il a

*[Texte]*

B. Pearson would continue to be the major airport in the area and developed to its optimum capacity in terms of social, economic, environmental and transportation terms.

Second, he said the other airports in the area would also be developed in the long term according to a system-wide plan. The work plan we have adopted has three thrusts to it.

The first part is to solve the immediate congestion problem at Pearson in what we call the medium term, which is from two to five years. That generally involves additional air site capacity. At this point in time we are studying what, if any, runways could be built at Pearson in terms of the economics of it, and the environmental and the technical problems.

The second and third parts of the strategy involve the master plan for Pearson, which is an overall plan that will hopefully tell us once and for all what is the optimum capacity at Pearson.

When we know what the optimum capacity is, by comparing it to the forecasts of traffic we will know how long Pearson is good for, which in turn tells us when we must find other facilities to take care of the traffic that will no longer be able to get into Pearson. That part is the area plan.

We are beginning to study the other airports in southern Ontario such as Hamilton, Buttonville, Toronto Island, and Oshawa, and we are seeing what facilities they have in terms of their current natural demand and what additional capacity there may be there, or could be developed there to take care of the traffic that will eventually have to leave Pearson.

In short, we are only just getting under way on the studies of the other airports. We have started. We are looking at the inventories.

**Mr. Chadwick:** For four years it has been my understanding there was to be some radar detection for the noise violators at Pearson. That has been promised each year for four years. Do you have any idea if that is still on stream?

**Mr. Gerry Berigan (Director General, Commercial Development, Transport Canada):** Mr. Chairman, there is in fact a noise monitoring system in place at Pearson now. It is not the ultimate system.

There has been some technical difficulty interfacing the new radar equipment, the RAMP system, with the air traffic control monitors so that there can be an electronic tracking of specific aircraft and their paths related to

*[Traduction]*

annoncé que l'aéroport Lester B. Pearson continuerait d'être le principal aéroport de la région et serait aménagé de manière à utiliser sa capacité optimale du point de vue social, économique et environnemental, aussi bien que du point de vue transport.

Deuxièmement, il a dit que les autres aéroports de la région seraient également exploités davantage à long terme suivant un plan destiné à l'ensemble du réseau. Le plan de travail que nous avons adopté comporte trois éléments principaux.

Le premier vise à régler le problème immédiat de congestion à Pearson à moyen terme, c'est-à-dire d'ici deux à cinq ans. Cette partie consiste à accroître la capacité de la l'aéroport. Actuellement, nous tentons de déterminer s'il est possible, du point de vue économique, environnemental et technique, de construire d'autres pistes à Pearson.

La deuxième et la troisième parties de la stratégie incluent le plan directeur de Pearson, c'est-à-dire un plan général qui nous permettra de connaître une fois pour toute, nous l'espérons, la capacité optimale de cet aéroport.

Lorsque nous connaîtrons la capacité optimale, nous pourrions la comparer aux prévisions relatives à la circulation, ce qui nous permettra de savoir pendant combien de temps l'aéroport Pearson suffira, et nous saurons alors quand nous devons trouver d'autres installations pouvant recevoir la circulation excédentaire. Cette partie constitue le plan régional.

Nous commençons à étudier les autres aéroports du sud de l'Ontario, notamment Hamilton, Buttonville, l'île de Toronto et Oshawa, afin de voir quelles installations ces villes ont pour faire face à la demande actuelle et quel volume supplémentaire elles pourraient recevoir, ou encore les aménagements possibles qui permettraient d'y envoyer les appareils que Pearson ne pourra plus accepter.

En somme, nous commençons à peine à effectuer des études sur les autres aéroports. Nous avons cependant commencé à examiner les installations dont nous disposons.

**M. Chadwick:** Pendant quatre ans, on a dit qu'on repèrerait au radar ceux qui enfreignent les règles relatives au bruit à Pearson. On nous l'a promis chaque année pendant quatre ans. Savez-vous si ce projet existe toujours?

**M. Gerry Berigan(directeur général, Développement commercial, Transports Canada):** Monsieur le président, il existe en fait un système de surveillance du bruit à Pearson à l'heure actuelle. Ce n'est pas le système idéal.

On a éprouvé des difficultés techniques à connecter le nouvel équipement radar résultant du projet de modernisation des radars avec les appareils de contrôle de la circulation aérienne afin de pouvoir suivre



[Text]

noise measurements at different locations around the airport.

There are two separate systems in place now, a system that monitors the aircraft, and a system that monitors the noise. Then those have to be correlated in order to determine violators or offenders of the noise management program.

The capability is there now. It is not the ultimate system that, as I mentioned, is delayed because of the difficulty of the interface with the new radar system.

**Mr. Chadwick:** In regard to noise at Pearson, for some time planes coming from the United States that are rather noisy and that are not allowed into a number of American airports, have been allowed into Pearson. Why are the restrictions so lax at Pearson in respect to noisy aircraft?

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, I do not think the regulations are very lax at Pearson. We have indeed, again lately, put into place some other noise mitigation measures, and I can detail some of them here. We are being rather strict at Pearson and becoming more and more strict as time goes by.

• 0955

We now have a restriction on night flights for jet aircraft of over 34,000 kilos, with further restrictions placed on the noisier aircraft than on the newer chapter 3 aircraft; restrictions on runway usage between 0.30 hours to 6.30 a.m., with emphasis placed on those runways that are least noise-sensitive, i.e., preferential runways; specific aircraft departure procedure for runway 33 to minimize noise impact on residents of Malton and Bramalea; prohibition of engine run-ups between midnight and 7 a.m. by planes sitting on the tarmac; prohibition of training flights; specific air traffic control procedures for noise abatement, and so on.

So we are making every effort to ensure that noise is controlled to the greatest extent possible. Some aircraft of the older type are still coming in, but we have now restricted those to certain hours of the day and further restrictions will be put on them as time goes by.

As Mr. Berigan pointed out, we already have a midway system of monitoring in place. We have also introduced much heavier fines for offenders and will be introducing more. So we are doing quite a bit to mitigate noise and are hopefully being successful at it.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Thank you, witnesses, for joining us this morning. Some of us have very parochial interests and mine is Hamilton Airport, of course. When did Transport Canada last conduct a complete and thorough study of the southern Ontario airspace,

[Translation]

électroniquement la trajectoire d'appareils donnés pendant qu'on mesure le bruit qu'ils font à différents endroits autour de l'aéroport.

Il y a actuellement deux types d'équipement distincts, un qui permet de surveiller l'aéronef tandis que l'autre permet de surveiller le bruit. Il faut alors établir une corrélation entre les deux afin de déterminer qui enfreint les règlements établis dans le cadre du programme de réduction du bruit.

Nous possédons un système fonctionnel actuellement, mais ce n'est pas encore le système idéal, car, je le répète, il est difficile de le connecter avec les nouveaux radars.

**M. Chadwick:** À propos du bruit à Pearson, depuis un certain temps, des avions en provenance des États-Unis ont pu atterrir à Pearson alors qu'ils font tellement de bruit qu'on leur interdit d'atterrir à certains aéroports américains. Pourquoi les restrictions sont-elles si peu sévères à Pearson en ce qui concerne les appareils bruyants?

**M. Barbeau:** Monsieur le président, je ne pense pas que les règlements soient trop larges à Pearson. Dernièrement, nous avons institué des mesures d'atténuation du bruit, et je peux vous en donner des détails. Nous sommes plutôt stricts à Pearson et nous le devenons davantage avec le temps.

On impose actuellement une restriction quant aux vols de nuit des appareils à réaction de plus de 34,000 kilos, d'autres restrictions s'appliquant aux appareils plus bruyants que les nouveaux avions du chapitre 3; on restreint également l'utilisation de certaines pistes entre 0h30 et 6h30 et on donne la priorité aux pistes où le bruit s'entendra le moins; on impose une procédure de départ spécifique aux appareils qui décolent sur la piste 33 afin de réduire les effets du bruit sur les résidents de Malton et de Bramalea; il est interdit de faire le point fixe sur l'aire de trafic entre minuit et 7 heures du matin; les vols de formation sont interdits; on applique des mesures spécifiques de contrôle de la circulation aérienne en vue de réduire le bruit et ainsi de suite.

Nous prenons donc toutes sortes de mesures en vue de réduire le bruit le plus possible. Nous autorisons encore certains appareils de modèles anciens à atterrir, mais seulement à certaines heures du jour et nous allons ajouter graduellement d'autres restrictions.

Comme l'a fait remarquer M. Berigan, nous avons déjà un système moyen de surveillance du bruit. Nous avons également fixé des amendes plus sévères pour ceux qui enfreignent les règlements et nous allons en ajouter d'autres. Nous faisons donc déjà beaucoup pour atténuer le bruit et nous pensons y réussir.

**M. Keyes (député de Hamilton-Ouest):** Je remercie les témoins d'être venus ce matin. Certains d'entre nous ont un intérêt tout spécial et, dans mon cas, c'est évidemment l'aéroport de Hamilton. De quand date la dernière étude effectuée par Transports Canada au sujet de l'espace

[Texte]

including Pearson International and the different outlying airports?

**Mr. Warrick:** That would be the study entitled COAMP or the Central Ontario Aviation Master Plan. The technical work was essentially completed, but the report itself was never finalized. It takes us through to about 1985.

**Mr. Keyes:** The difficulty I have with studies is that they become ongoing. We are now seeing a study to look into Pearson International Airport and, as you describe, its optimum capacity and when it will reach it.

I am not sure what the optimum capacity of Pearson International could be or how many decades it may take the airport to reach it and to do whatever it does over the long term to reach it. The fear that taking too long to find out or to reach optimum capacity may result in turning Buttonville, Toronto Island, Hamilton, and the other airports into parking lots for a mega airport at Pearson International in Toronto.

But aside from all that, I am looking at a report entitled "Aviation in Southern Ontario: Strategy for the Future" that is a part of your overall, ongoing plan. You say in the report that at Downsview, for example, the facility is so restrictive that capacity would be insignificant; at Buttonville, Oshawa and Toronto Island there is only limited potential. But while Hamilton has its limitations, it could be upgraded to accept air traffic from Pearson.

Given that we know the situation at Pearson International Airport, that we face a congestion problem there, that resolving a problem at Pearson will take a minimum of five years to construct airports, that you already have Hamilton Airport, with about \$53 million in upgrades, that "with upgrades could accept air traffic"—and we are not talking about simply waiting for extension of runways, which would be desirable at Hamilton, but about diversion of some of the air traffic, be it charter, cargo, or whatever type of traffic, to alleviate the problems at Pearson with regard to slots, near misses and all the rest, and given that it appears all roads lead to Hamilton, how quickly are you acting to try to "web" Hamilton into the southern Ontario air corridor to help relieve the problem at Pearson? Or are you acting?

**Mr. Barbeau:** Yes, we are indeed acting. As has been pointed out, a considerable amount of capital has been and continues to be put into Hamilton. Some projects were announced of late to work on both the air side and the terminal side of Hamilton Airport to improve its capacity, thus allowing it to be able to accept further traffic.

[Traduction]

aérien du sud de l'Ontario, y compris l'aéroport international et les autres aéroports environnants?

**M. Warrick:** Il s'agirait de l'étude effectuée en vue d'élaborer un plan directeur régional de l'aviation civile pour le centre de l'Ontario. Les travaux techniques sont terminés, mais le rapport n'a jamais été achevé. C'était vers 1985.

**M. Keyes:** Ce que je n'aime pas dans les études, c'est qu'elles deviennent plus ou moins permanentes. Il y a maintenant une étude sur l'aéroport international Pearson en vue de déterminer, comme vous le dites, sa capacité optimale et le moment où elle sera atteinte.

Je ne suis pas sûr de ce que pourrait être la capacité optimale de l'aéroport international Pearson ou du nombre de décennies qu'il faudra pour l'atteindre, ni de ce qu'il faut faire à long terme pour l'atteindre. Si l'on prend trop de temps pour déterminer la capacité optimale ou pour l'atteindre, on risque de transformer Buttonville, l'île de Toronto, Hamilton et les autres aéroports en terrains de stationnement pour un super-aéroport, soit l'aéroport international Pearson de Toronto.

J'ai ici un rapport intitulé «L'aviation dans le sud de l'Ontario—une stratégie pour le futur», qui fait partie de votre plan d'ensemble. Vous dites dans le rapport que l'installation de Downsview, par exemple, est tellement limitée que sa capacité serait insignifiante; vous dites aussi que les possibilités sont restreintes à Buttonville, à Oshawa et sur l'île de Toronto. L'aéroport de Hamilton a ses limites, mais il pourrait être amélioré afin d'accueillir la circulation aérienne excédentaire de Pearson.

Nous connaissons la situation à l'aéroport international Pearson, nous savons qu'il y a un problème de congestion, qu'il faudra au moins cinq ans pour construire des aéroports afin de résoudre le problème de Pearson, nous savons aussi que nous avons l'aéroport de Hamilton qui pourrait être amélioré au coût de 53 millions de dollars, car, d'après le rapport, des améliorations permettraient d'accueillir la circulation aérienne... Nous ne parlons pas simplement d'attendre pour prolonger les pistes, ce qui serait souhaitable à Hamilton, nous parlons d'y envoyer une partie de la circulation aérienne, que ce soit les vols nolisés, les vols de fret, ou tout autre type de vols, afin d'atténuer certains problèmes à Pearson, comme les attentes, les quasi-collisions et ainsi de suite. Étant donné que nous savons tout cela et que tous les chemins mènent à Hamilton, semble-t-il, avec quelle rapidité tentez-vous d'intégrer Hamilton au corridor aérien du sud de l'Ontario afin d'aider à atténuer les problèmes dont Pearson est affligé? Prenez-vous des mesures à cette fin?

**M. Barbeau:** Oui, nous prenons en effet des mesures. Comme on nous l'a fait remarquer, on a déjà investi beaucoup à Hamilton et on continue de le faire. On vient d'annoncer dernièrement des travaux à l'aéroport de Hamilton sur le plan de la circulation aérienne et de l'aérogare, afin d'améliorer la capacité de cet aéroport pour qu'il puisse recevoir plus d'avions.



[Text]

[Translation]

• 1000

Granted, sometimes things seem to take quite a long time, but we must all realize the number of interveners we have in all these files. Of course, we want to avoid turning Hamilton into another problematic area such as Pearson is today.

So we have to study these things very carefully in terms of potential capacity, demand, and the market. We have to deal with the aviation companies and the legal basis, that the minister and the government may or may not have to "divert traffic". It is easier said than done.

**Mr. Keyes:** Now, you know as well as I do that there are ways. The minister cannot stand up and say, you cannot land there, and you cannot land here, and you have to land here, etc. We realize we cannot ask the minister to do that kind of thing. But we do know the government can offer incentives to airlines, can change landing fees, can make it more attractive for carriers to land at alternate airports—airports that can accommodate these executive jets with one or two people in them. Cargo traffic can land at Hamilton, can unload there and take the 403 highway to anywhere in Ontario. We know what we have down there.

Your report says that Hamilton is the answer, to a degree. Why can Transport Canada not proceed to say, look, it is pretty obvious what we have here. Why do we not do something with Hamilton to try to alleviate that pressure in the short term?

**Mr. Barbeau:** I am afraid we are touching on areas here that have much more to do with the Minister of Transport than with officials of Transport Canada. I can give you answers concerning the technical aspect of what Hamilton can or cannot handle. When you get into questions of why the minister indeed is not doing one thing or another to divert traffic, I am sorry, but you will have to ask that of the minister. I cannot answer those questions.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** I have a supplementary, Mr. Chairman. I will put the question another way. Let us forget what the minister is or is not doing. Why is it not happening right now? Given the under-utilization of that facility and the congestion at Pearson, what is the reason we are not seeing the utilization of the facility at Hamilton?

**Mr. Barbeau:** From a strictly operational sense—

**Mr. Tobin:** I am not talking about that.

**Mr. Barbeau:** —I am not talking policy again—the marketplace does not want it. It is as simple as that. People do not want to fly out of Hamilton.

**Mr. Keyes:** Why do they not want to?

**Mr. Tobin:** Are we saying that as a government it still retains, even in the age of deregulation, freedom to move, some responsibility in this area? Essentially you can predict for us what the government is going to do vis-à-vis Pearson in terms of extra runways, in terms of more

C'est vrai qu'on a parfois l'impression que cela prend du temps, mais il faut savoir qu'il y a beaucoup d'intervenants dans chaque dossier. Nous voulons évidemment éviter que la situation à Hamilton devienne aussi problématique que celle de Pearson en ce moment.

Nous devons étudier très minutieusement la capacité, la demande et le marché. Nous devons traiter avec les compagnies d'aviation en tenant compte des pouvoirs qu'ont ou n'ont pas le ministre et le gouvernement de détourner la circulation. C'est plus facile à dire qu'à faire.

**M. Keyes:** Vous savez aussi bien que moi qu'il existe des moyens. Le ministre ne peut évidemment pas décider du jour au lendemain qu'on peut atterrir à tel endroit et qu'on ne peut plus atterrir à un autre. Ce n'est d'ailleurs pas ce que nous demandons au ministre. Nous savons toutefois que le gouvernement peut offrir des incitatifs aux compagnies aériennes, modifier les droits d'atterrissage, rendre plus intéressant l'atterrissage à d'autres aéroports où peuvent se poser les jets privés qui transportent seulement quelques personnes. Pour le fret aérien, on peut fort bien atterrir à Hamilton, le décharger et emprunter la 403 pour la transporter n'importe où en Ontario. Nous connaissons les possibilités de la région.

Dans votre rapport, vous dites que Hamilton serait une solution partielle. Pourquoi Transports Canada ne se sent-il pas des ressources de la région et n'utilise-t-il pas Hamilton pour atténuer à court terme la pression?

**M. Barbeau:** Je crains que ces questions ne s'adressent au ministre plutôt qu'aux fonctionnaires de Transports Canada. Je ne peux répondre qu'aux questions de nature technique et vous dire, par exemple quelle est la capacité de Hamilton. Si vous voulez savoir pourquoi le ministre ne détourne pas la circulation, je suis désolé, mais vous devrez l'interroger lui-même. Je ne suis pas en mesure de répondre à de telles questions.

**M. Tobin (député de Humber—St. Barbe—Baie Verte):** J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Je vais reformuler la question. Oublions pour le moment ce que le ministre fait ou ne fait pas. Pourquoi ne se passe-t-il rien en ce moment? Comme l'aéroport de Hamilton est sous-utilisé et que Pearson est congestionné, pourquoi n'utilise-t-on pas davantage Hamilton?

**M. Barbeau:** D'un strict point de vue opérationnel. . .

**M. Tobin:** Je ne parle pas de cela.

**M. Barbeau:** . . . je ne suis pas ici pour parler politique—le marché ne veut pas de cette solution. C'est bien simple, les gens ne veulent pas prendre l'avion à Hamilton.

**M. Keyes:** Pourquoi pas?

**M. Tobin:** Est-ce que le gouvernement conserve une certaine responsabilité dans le domaine en dépit de la déréglementation, de la liberté de circulation? Il vous faut faire une enquête auprès de l'industrie du transport aérien pour prévoir combien de pistes supplémentaires le

[Texte]

congestion, by having us simply go out and do a poll of the airline industry to see what they want. What they want will ultimately dictate what is going to happen. So we can predict by talking to the president of Air Canada and the president of Canadian Airlines International and the president of international carriers that the concerns of my friend across the way about congestion and noise and expansion at Pearson really is irrelevant. In other words, the government is going to allow the industry to dictate the pace of development and the location of development. Is that what you are telling us?

**Mr. Barbeau:** No. What I am telling you is that the marketplace really in a sense dictates this. We do not talk to the president of Air Canada to develop our projections into the future.

**Mr. Tobin:** That is an important point, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Barbeau is an experienced witness, so I let the question go. I knew he would handle it in the way he quite properly did. But that is a question you should put to the minister. It gets into policy. What he said, and he said it pretty directly, is that there is capability operationally, logistically—

**Mr. Keyes:** It was the witness, Mr. Chairman, who said that they are not proceeding with Hamilton because the carriers do not want it.

**Mr. Barbeau:** I did not say the carriers did not want it. I said the marketplace does not want it.

**Mr. Keyes:** Okay. The marketplace does not want it and they are making their decision based on that.

**Mr. Tobin:** You are right, Mr. Chairman, he is an experienced witness. So we had to test him.

**The Chairman:** The minister is going to be here Wednesday and that may be an interesting area to explore regarding policy. You have the policy of short hauls and general aviation cluttering up Pearson. As a layman who tries to avoid Pearson like the plague, if you took off the short hauls and/or the general aviation, I wonder how much that would relieve the pressure.

• 1005

**Mr. Barbeau:** Quite a bit.

**The Chairman:** Is that all part of the study of the southern Ontario plan Mr. Chadwick mentioned?

**Mr. Barbeau:** Certainly; looking at any airport—which certainly includes Pearson—and looking at the different kinds of traffic and the different permutations of that traffic in terms of encouraging some to go elsewhere and so on, is always part and parcel of the studies we do.

**The Chairman:** Did you give a time limit on that study? Is this an 18-month thing, a 2-year thing, or what?

[Traduction]

gouvernement va faire construire à Pearson, ce qui risque d'accroître la congestion. En fin de compte, ce sont les compagnies aériennes qui décident. On pourrait donc connaître les décisions du ministre en discutant avec le président d'Air Canada, avec celui de Canadien International et aussi avec les présidents des transporteurs internationaux, parce que les préoccupations de mon collègue d'en face quant à la congestion, au bruit, et à l'expansion de Pearson ne comptent absolument pas. Autrement dit, le gouvernement laisse l'industrie décider où et quand il y aura de l'expansion. C'est bien ce que vous venez de nous dire?

**M. Barbeau:** Non. Je vous dis que c'est le marché qui décide. Nous ne discutons pas avec le président d'Air Canada nos prévisions pour l'avenir.

**M. Tobin:** C'est important, monsieur le président.

**Le président:** Comme ce n'est pas la première fois que M. Barbeau est appelé à témoigner, et j'ai laissé passer la question; je savais qu'il s'en tirerait fort bien. Vous devriez évidemment poser cette question au ministre parce qu'elle est de nature politique. Il vous l'a dit carrément, il peut vous parler de la capacité, des opérations, de la logistique. . .

**M. Keyes:** Monsieur le président, c'est le témoin lui-même qui a dit qu'on n'avait pas retenu Hamilton comme solution parce que les transporteurs ne le voulaient pas.

**M. Barbeau:** Je n'ai pas dit que les transporteurs n'en voulaient pas, j'ai dit que c'était le marché qui n'en voulait pas.

**M. Keyes:** C'est bon. Le ministère a pris cette décision parce que le marché n'en veut pas.

**M. Tobin:** Vous avez raison, monsieur le président, c'est un témoin chevronné. Il fallait bien le mettre à l'épreuve.

**Le président:** Le ministre doit venir mercredi, et vous pourrez alors l'interroger sur la politique à cet égard. Ce sont les vols courts et l'aviation générale qui encombrant Pearson. Moi, j'évite Pearson comme la peste, mais si l'on détournait les vols courts ou l'aviation générale, ou les deux, je me demande si cela décongestionnerait un peu l'aéroport.

**M. Barbeau:** Passablement.

**Le président:** Cela fait-il partie de l'étude du plan pour le sud de l'Ontario qu'a mentionné M. Chadwick?

**M. Barbeau:** Certainement. Pour toutes les études que nous menons, nous étudions chaque aéroport—y compris Pearson évidemment—les différentes catégories de trafic et les permutations possibles de la circulation si on encourage un certain nombre d'avions à aller ailleurs, par exemple.

**Le président:** Combien de temps doit durer l'étude, 18 mois, deux ans?



[Text]

**Mr. Warrick:** We brought additional air site capacity at Pearson. We hope we will have our report to the environmental panel by the end of the summer. One assumes they will make their recommendations early in the new year.

On the master plan, it will be the end of 1992 before the report is with the panel. Remember, our proposals for the master plan have to go to the panel for their consideration, as do our proposals for all the other airports. All our recommendations go to the environmental panel for their consideration.

So it is between two and three years before the master plan and the area plan will be completed.

**The Chairman:** So the environmental panel gets two kicks at the can.

**Mr. Warrick:** Yes, sir.

**Mr. Keyes:** When you said the words "local and regional interests beyond Pearson", were you examining some airports for their local and regional interests?

**Mr. Barbeau:** When I was talking about the airport transfer mechanism?

**Mr. Keyes:** Yes, does Transport Canada consider Hamilton's request for expansion—and I use your words again—for "local and regional interests" solely on that premise?

**Mr. Barbeau:** No, I think it would have the possibilities of more far-reaching considerations than local and regional.

The Hamilton Airport is situated close enough to Pearson International that, indeed, it is part of that system. To give you an example—and I am theorizing here, forgive me for doing that—if we were at some time considering a possible transfer of Pearson International, we certainly would have to look at that whole gamut of quite a few airports, as indeed when we look at the transfer of the airports that we are considering through the country.

For example, Montreal, of course, includes Dorval and Mirabel. We and the people around Saint-Hubert are looking at the possibility of combining that or looking at it separately. So there is always the question of a system in a region.

I hope that answers your question. With Pearson being the hub of the country, in a sense, there certainly are considerations that go beyond the local and regional considerations in that case.

**The Chairman:** Pearson being the hub of the country, in today's *The Toronto Star* there is a report on page A6 entitled "No quick fix seen for airport woes". I gather this was part of a presentation before this environmental panel.

[Translation]

**M. Warrick:** On a accru la capacité aéroportuaire de Pearson. Nous espérons faire parvenir notre rapport au CEEE d'ici la fin de l'été. On peut présumer que le Comité présentera ses recommandations au début de l'an prochain.

Pour ce qui est du plan-cadre, le rapport sera transmis au Comité à la fin de 1992. N'oubliez pas que le plan-cadre doit aussi être évalué par le CEEE, tout comme nos projets concernant les autres aéroports. Toutes nos recommandations sont étudiées par le CEEE.

Il faudra donc deux à trois ans avant que le plan-cadre et le plan régional soient terminés.

**Le président:** Donc, le Comité d'examen des évaluations environnementales peut se prononcer deux fois.

**M. Warrick:** En effet.

**M. Keyes:** Quand vous avez mentionné les intérêts locaux et régionaux à part Pearson, est-ce que vous vouliez parler des intérêts locaux et régionaux d'autres aéroports?

**M. Barbeau:** Quand j'ai parlé des mécanismes de transfert?

**M. Keyes:** Oui. Est-ce que Transports Canada étudie la demande d'expansion de Hamilton uniquement en regard des intérêts locaux et régionaux.

**M. Barbeau:** Non, je crois que les possibilités pourraient aller au-delà des considérations locales et régionales.

L'aéroport de Hamilton se trouve assez près de l'aéroport international Pearson pour être considéré comme une partie de ce système. Pour vous donner un exemple bien théorique que vous me pardonneriez, si jamais l'on envisageait la cession de l'aéroport international Pearson, il nous faudrait prendre en considération plusieurs autres aéroports comme on le fait toujours dans ces cas-là dans d'autres parties du pays.

Par exemple, à Montréal il y a les aéroports de Dorval et de Mirabel. Les gens des environs de Saint-Hubert, de concert avec Transports Canada, étudient la possibilité d'ajouter l'aéroport au système montréalais ou de le considérer à part. Dans chaque région, il y a un système dont on doit tenir compte.

J'espère avoir répondu à votre question. Comme l'aéroport Pearson est la plaque tournante du pays, en un sens, il y a des considérations autres que locales et régionales dont il faut tenir compte.

**Le président:** Comme l'aéroport Pearson est la plaque tournante du pays, il y a un article à la page A6 du *Toronto Star* d'aujourd'hui intitulé: «Pas de solution instantanée pour les problèmes de Pearson». Je présume que c'est tiré du rapport présenté au CEEE.

[Texte]

Without going into all the story, one of the things that caught my eye—in view of some other matters we had before the committee last fall—relates to modes of travel. A metro councillor, Dale Martin, mentioned certain options for Pearson. He said—and I would like you to see if this is in the ballpark or if this is a fairly accurate estimate—that:

About 30% of all traffic through Pearson is flying to or from Ottawa and Montreal, traffic that could easily be handled by a rapid railway.

These were Mr. Martin's words. Without overextending the rapid-rail link element, is that 30% figure fairly correct?

• 1010

**Mr. Barbeau:** With your permission, Mr. Chairman, we are consulting here to see if anybody has the correct figures. I am afraid we cannot answer precisely. It probably would be more or less in the ballpark, but you make take 5% or so.

**The Chairman:** I was wondering where he would get something like that. It was an interesting little story, very topical in view of your appearance today. Perhaps we should call him.

He goes on and says:

Air traffic between Paris and Lyon, France, dropped 60% after the introduction of a high speed rail linking the two centres,

Martin said. So I must say he has some interesting figures somewhere. If you do have something tucked into your archives on that type of thing, surely that goes into an overall planning strategy.

**Mr. Barbeau:** Yes. Basically I am apologizing for not having the information here, but we certainly can produce it for you.

**The Chairman:** If you can get some and send it along, it would be interesting.

**Mr. Barbeau:** To come back to what I had said before about Pearson being, in a sense, the hub of the country: last year, in the airports network in Canada, we handled approximately 66 million enplaning and deplaning passengers. The enplaning and deplaning, of course, is the international way of looking at passengers, and it becomes a little bit strange in Canada because we handle the whole network, so we have a whole lot of double-counting and some triple-counting.

That being put aside, Pearson International handled a little over 21 million of those 66 million, so again it gives an indication of the importance of that airport in the country on the national scene and, indeed, on the international scene.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** I will try to ask questions on policies that are in place and that you are implementing or failing to implement.

[Traduction]

Sans avoir à reprendre depuis le début, vu les autres questions qu'a étudié le Comité l'automne dernier, les moyens de transport ont retenu mon attention. Un conseiller municipal de Toronto, Dale Martin, a énuméré certaines solutions possibles aux problèmes de Pearson. Selon lui—et je voudrais que vous me disiez si c'est exagéré ou au contraire assez précis—:

Environ 30 p. 100 de la circulation à Pearson sont des vols en provenance ou à destination d'Ottawa et de Montréal, des passagers que pourrait fort bien transporter un train rapide.

C'est M. Martin qui l'a dit. Je ne veux pas insister sur le train rapide, mais pouvez-vous me dire si cette proportion de 30 p. 100 est exacte?

**M. Barbeau:** Avec votre permission, monsieur le président, nous cherchons à savoir si quelqu'un a en mains les chiffres exacts. Je crains ne pas pouvoir vous donner de réponse précise. Cette proportion est probablement la bonne, à 5 p. 100 près.

**Le président:** Je me demande où il peut obtenir de tels chiffres. L'article était bien intéressant et tout à fait pertinent puisque vous veniez ce matin. Nous devrions peut-être lui téléphoner.

Il dit encore:

La circulation aérienne entre Paris et Lyon, en France, a chuté de 60 p. 100 après la mise en service d'un TGV reliant les deux villes,

C'est M. Martin qui parle. Il a donc trouvé des chiffres intéressants quelque part. Si vous avez quelque chose à ce sujet dans vos archives, vous devez certainement en tenir compte dans votre stratégie globale de planification.

**M. Barbeau:** Oui. Je m'excuse de ne pas avoir les renseignements sous la main, mais nous pouvons vous les faire parvenir si vous voulez.

**Le président:** Ce serait effectivement intéressant.

**M. Barbeau:** Pour en revenir à Pearson, qui serait en quelque sorte la plaque tournante du pays, l'an dernier, le réseau aéroportuaire canadien a été utilisé par quelque 66 millions de passagers qui embarquent et qui débarquent. C'est ainsi qu'au niveau international on envisage les passagers. Cela peut paraître étrange au Canada puisque nous avons tout le réseau et que, par conséquent, certains passagers peuvent être comptés deux et même trois fois.

Cela dit, l'aéroport international Pearson a vu passer un peu plus de 21 millions de ces 66 millions de passagers. Ce vous donne une idée de son importance pour le Canada à l'échelle nationale et aussi à l'échelle internationale.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Je vais essayer de vous interroger sur les politiques actuelles que vous appliquez ou que vous négligez d'appliquer.



*[Text]*

**Mr. Barbeau:** We will probably appreciate that a bit less.

**Mr. Benjamin:** When I hear about places like Hamilton and Thunder Bay and Regina and Saskatoon and all these small- and middle-sized cities where they get visions of grandeur and want a champagne airport for a beer market—it makes me unpopular with the Regina Chamber of Commerce, and I suspect it will in Hamilton, too—my understanding from the customers—the shippers and receivers and the passengers—and from conversations and discussions we have had in this committee for many years about Hamilton and a few other places in the country is that the people do not want to use it, because it used to be that you would be on one plane, then you had to change planes, then you had to change airlines. Now you are going to have to change terminals at Pearson International. Now you want us to change airports.

For the people who are travelling, you have to consider more than just regional and local interests, and it is a bloody boar's nest out there. You get on a regional carrier and land them at Hamilton and then make a shift from Hamilton to Pearson International to go somewhere else in the country. It is ridiculous.

The shippers and receivers of air cargo are not going to hold still for the extra costs of loading and unloading cargo aircraft 30 miles or 40 miles further away than Pearson. They are not going to stand for it, unless you let them have landing fees that are half of what Pearson's are, and then you are going to lose your shirt at Hamilton Airport. It just does not make any sense. Am I making a reasonable argument here?

**Mr. Barbeau:** I will repeat what I said in answer to an earlier question: market forces very much dictate the use of an airport.

**Mr. Benjamin:** You cannot have it both ways. In the glories of deregulation and their ban of deregulation, aircraft and airlines can enter and exit anytime they want, any place they want, and if you are not going to regulate them and order so many of them to use Hamilton, then forget it.

**The Chairman:** You have made a good overview of perhaps one perspective of the situation that I think you, through experience, have been exposed to.

You said you were going to start asking questions about policy they either have implemented or have not implemented. I do not want to calm you down, but that might be even more penetrating.

• 1015

**Mr. Benjamin:** Is there any policy in place when you are improving and enlarging airports—I do not think you are building any new ones at the moment—that prohibits the construction of housing, industrial buildings more

*[Translation]*

**M. Barbeau:** Nous allons sans doute apprécier un peu moins.

**M. Benjamin:** Quand j'entends parler de Hamilton et de Thunder Bay, de Régina et de Saskatoon, bref de toutes ces villes petites et moyennes qui ont des visions de grandeur et qui demandent la Cadillac des aéroports pour un marché de Volkswagen—je ne serais pas très populaire auprès de la Chambre de commerce de Régina et sans doute de Hamilton—je m'étonne parce que les clients—c'est-à-dire les expéditeurs, réceptionnaires et passagers—ne veulent pas utiliser les autres aéroports. D'après les conversations et discussions que nous avons en comité depuis des années au sujet de Hamilton et d'autres villes, nous savons que les gens n'en voulaient pas parce qu'il fallait alors changer d'avion et souvent même de compagnie aérienne. On nous a d'abord dit qu'il fallait changer d'aérogare à l'aéroport Pearson. Voilà maintenant que vous voulez nous faire changer d'aéroport.

Pour les voyageurs, il faut tenir compte de bien plus que des intérêts régionaux et locaux. C'est très compliqué. Il faut prendre un transporteur régional, atterrir à Hamilton puis prendre une navette de Hamilton jusqu'à l'aéroport Pearson pour se rendre dans une autre partie du pays. C'est ridicule.

Les expéditeurs et réceptionnaires de fret aérien ne vont pas se laisser imposer sans broncher tous les frais supplémentaires qu'entraîneront le chargement et le déchargement à 30 ou 40 milles de Pearson. Ils n'accepteront jamais à moins que vous acceptiez de réduire de moitié les droits d'atterrissage à Pearson. Or, si vous le faites pour l'aéroport de Hamilton, vous y laisserez votre chemise. Cela n'a aucun sens. Est-ce que mon argument a du poids?

**M. Barbeau:** Je vais répéter ce que j'ai dit plus tôt en réponse à une autre question: ce sont les forces du marché qui décident de l'utilisation d'un aéroport.

**M. Benjamin:** On ne peut pas avoir les deux. Grâce à la déréglementation, les avions et les compagnies aériennes peuvent aller et venir comme ils veulent, n'importe où, et si vous n'avez pas l'intention d'imposer l'utilisation de Hamilton, il vaut mieux que vous ne comptiez pas là-dessus.

**Le président:** Vous avez très bien présenté un point de vue de la situation que vous avez vous-même vécue.

Vous avez dit toutefois que vous poseriez des questions sur les politiques qui ont été appliquées ou non. Ce n'est pas que je cherche à vous calmer, mais peut-être ces questions-là seraient-elles plus incisives.

**M. Benjamin:** Avez-vous une politique interdisant la construction d'habitations, d'immeubles industriels de plus d'un ou deux étages dans un rayon d'un mille ou deux d'un aéroport et dont vous devez tenir compte

[Texte]

than one or two storeys high, within a mile or two miles of an airport?

**Mr. Barbeau:** There are zoning regulations that apply around an airport and these are developed and implemented by our colleagues in the aviation sector rather than in the airports group, but yes, they definitely do exist. I cannot give you the details.

**Mr. Benjamin:** Are those zoning policies implemented by the Department of Transport, or are you referring to municipal zoning?

**Mr. Warrick:** Mr. Chairman, the department establishes the noise contour so-called and works with the local authorities with their planning departments to ensure that only buildings compatible with the airport operation are constructed there.

**Mr. Benjamin:** We thought we had a proper thing set up in Regina a number of years ago, then a developer conned the city into changing its zoning and those characters would put up housing at the end of the runway if they could get away with it. The provincial government had to step in and prohibit that development. The Department of Transport just washed its hands.

**Mr. Barbeau:** Again, I think to make things more clear we have to be a bit more precise. In answering part of your question, because you referred to height of buildings and so on, I was referring to regulations on the aviation side of Transport Canada that prohibits the building of certain buildings in terms of height, for safety considerations.

The other part of your question had to do really with residential housing and so on and Mr. Warrick, I think, gave the answer to the question. We work with the communities to very strongly encourage them to respect the noise configurations around an airport, indeed, trying to get them to respect them and looking to future years and allowing for some development and so on.

However, we cannot from the federal perspective control what the local authorities do. So you do have occasions in many parts of the country, unfortunately, where a building has been located right at the airport fence and that sort of thing. That causes problems then for people who buy houses and live there, and it certainly causes problems in the future when we look at capacity enhancements either in terms of more aircraft or larger aircraft or extending runways and so on.

**Mr. Benjamin:** That is the other problem that I am afraid I may not be popular about; 99% of the housing around Pearson International came in there long after the airport did. The people who bought those houses knew damned well when they built them or bought them that they were going to be right beside the airport and there

[Traduction]

quand vous améliorez ou agrandissez un aéroport? Je ne crois pas qu'il y ait de nouveaux aéroports en construction en ce moment.

**M. Barbeau:** Il existe des règlements de zonage pour les environs d'un aéroport, et ces règlements sont rédigés et appliqués par nos collègues du secteur de l'aviation et non par le groupe qui s'occupe des aéroports. Il existe effectivement de tels règlements. Je ne peux pas vous en donner de détails.

**M. Benjamin:** Est-ce que ces politiques de zonage sont appliquées par le ministère des Transports ou s'agit-il des règlements municipaux?

**M. Warrick:** Monsieur le président, le ministère délimite la zone de bruit et collabore avec les services d'urbanisme des municipalités pour s'assurer que seuls des immeubles compatibles avec l'exploitation d'un aéroport soient construits.

**M. Benjamin:** Il y a quelques années, nous étions persuadés d'avoir tout bien prévu à Régina et puis un promoteur immobilier a amené la ville à modifier le zonage sous de faux prétextes. Ces gens-là seraient prêts à construire des maisons juste en bout de piste s'ils le pouvaient. Le gouvernement provincial a été obligé d'intervenir pour interdire le projet immobilier. Le ministère des Transports s'en est lavé les mains.

**M. Barbeau:** Pour bien comprendre, il faudrait être un peu plus précis. Pour répondre à une partie de votre question, qui a trait à la hauteur des immeubles, je dirai que la partie aviation de Transports Canada a effectivement des règlements qui, pour des raisons de sécurité, interdisent la construction d'immeubles dépassant une certaine hauteur.

Pour ce qui est du logement résidentiel et du reste, M. Warrick a répondu à la question. Nous collaborons avec les municipalités pour qu'elles tiennent compte dans leur plan d'urbanisme, des zones de bruit qui entourent un aéroport.

Cependant, le gouvernement fédéral ne peut rien imposer à cet égard aux municipalités. Il arrive donc dans certaines régions qu'on construise un immeuble adjacent à la clôture délimitant l'aéroport. C'est regrettable parce que cela crée des problèmes à ceux qui y construisent des maisons et qui y habitent et, par la suite, quand il nous faudra envisager d'augmenter la capacité de l'aéroport, que ce soit pour recevoir plus d'avions, pour accueillir des gros porteurs ou pour prolonger les pistes, etc, nous aurons alors des problèmes.

**M. Benjamin:** Voilà une autre chose qui ne me rendra pas très populaire. Je dirais que 99 p. 100 des maisons aux abords de l'aéroport Pearson ont été construites bien après l'aéroport. Autrement dit, ces gens ont acheté des maisons en sachant pertinemment qu'ils allaient habiter tout à côté de l'aéroport et qu'il y aurait donc du bruit. Et voilà



[Text]

would be airport noise. Then they come along a few years later and complain that there is too much noise. Tough cookie!

**Mr. Chadwick:** When they changed the flight paths.

**Mr. Benjamin:** At the rate Pearson is growing they have to change the flight paths. They have to put in more runway capacity. Tell me, what do you expect by way of increased demand on runway capacity once Terminal 3 is in operation? Will there be more aircraft arriving and leaving—

**Mr. Barbeau:** Not from the outset. I think again you have to—

**Mr. Benjamin:** —and any other airlines entering?

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, you have to look at three things here. We have to look at air side capacity, terminal capacity, and ground side, but we will leave that alone for the time being. As you know, Pearson is capped at 70 movements per hour at this point. The fact of Terminal 3 opening or not opening will not change that because if and until our air side capacity increases there may be a small chance that that cap will be raised somewhat but not a whole lot because the runway configurations and so on can just handle so much traffic.

The simple answer to your question would be, no, the opening of Terminal 3 will not have anything to do initially with the number of aircraft coming in. It is a separate question and if and when we get permission to build other runways, then we could bring ourselves. . .

• 1020

As I mentioned before, Pearson right now is handling about 21 million people. With the two terminals in place it is designed for around 18 million people, so we are already well above terminal capacity. With the opening of Terminal 3 we will be going up to 28 million capacity on the terminal side, but again on the air side if and until we can build other runways, we will be capped either at 70 or a little over with the increase in controllers. I am getting a little bit out of my own domain and into the aviation side, but with the increase of trained controllers that cap could be raised over the next months or years but not a tremendous amount.

**Mr. Benjamin:** You mean to tell me the only reason we are building Terminal 3 is to take care of the overcrowding in Terminals 1 and 2? Are there not going to be additional flights, new airlines?

**Mr. Barbeau:** Let me be a little more precise. First of all, it will certainly serve to alleviate the congestion and the problems we have in the other two terminals and permit us to refurbish those terminals, again looking forward some years.

[Translation]

que des années plus tard, ils viennent se plaindre qu'il y a trop de bruit. Tant pis pour eux!

**M. Chadwick:** C'est parce qu'on a changé les trajectoires des vols.

**M. Benjamin:** Au train où vont les choses à Pearson, on est obligé de changer les trajectoires. Il faut augmenter le nombre de pistes. Dites-moi, est-ce que l'ouverture de l'aérogare 3 augmentera encore l'utilisation des pistes? Est-ce qu'il y aura encore plus d'avions qui pourront se poser ou décoller. . .

**M. Barbeau:** Pas au début. Je crois qu'il faut. . .

**M. Benjamin:** . . . et y aura-t-il de nouvelles compagnies aériennes?

**M. Barbeau:** Monsieur le président, trois éléments entrent en jeu. Il nous faut tenir compte de la capacité des pistes, de la capacité de l'aérogare et du côté ville. Mais laissons de côté ce dernier élément pour l'instant. Vous savez que, en ce moment, l'aéroport Pearson ne peut pas autoriser plus de 70 décollages et atterrissages à l'heure. L'ouverture de l'aérogare 3 ne changera rien parce tant que nous n'aurons pas plus de pistes, on ne pourra pas recevoir plus d'appareils. Il pourra y avoir une légère augmentation mais à peine.

Donc, non, l'ouverture de l'aérogare 3 n'aura au départ aucun effet sur l'utilisation des pistes. Si jamais nous obtenons la permission de construire d'autres pistes, alors peut-être pourrons-nous. . .

Je vous l'ai dit plus tôt, environ 21 millions de personnes passent par l'aéroport Pearson. Les deux aérogares actuelles ont été conçues pour quelque 18 millions de personnes. Nous sommes donc déjà au-delà de leur capacité. Une fois l'aérogare 3 ouverte, l'aéroport pourra recevoir 28 millions de personnes, mais pour ce qui est des avions, tant que nous n'aurons pas construit de nouvelles pistes, nous ne pourrons pas dépasser les 70 vols à l'heure, ou alors très légèrement si nous augmentons le nombre des contrôleurs. Je déborde légèrement sur le secteur aviation, mais je peux vous dire que si nous augmentons le nombre des contrôleurs qualifiés, nous pourrons augmenter légèrement le plafond actuel d'ici quelques mois ou quelques années.

**M. Benjamin:** Vous voulez dire qu'on construit l'aérogare 3 uniquement parce qu'il y a trop de monde dans les aérogares 1 et 2? Il n'y aura ni nouveaux vols ni nouvelles compagnies aériennes?

**M. Barbeau:** Je vais vous donner des précisions. Tout d'abord, cela permettra certainement de décongestionner quelque peu les deux aérogares existantes et aussi de les remettre à neuf, probablement dans quelques années.

[Texte]

The number of flights coming into an airport is also one consideration. The number of passengers handled per flight is of course another. We come back again to the medium- and long-term plans as to the kind of airport Pearson is going to be in the future. Will it become another Heathrow, for example, where only large passenger jets would be using the airport? The number of passengers would go up tremendously for the number of flights coming in.

It is really a combination of all of those considerations that did go into the need for the building of Terminal 3 and the opening of that terminal as soon as possible. It involves the question of comfort and alleviating the congestion and looking to the future for full capacity enhancement.

**Mr. Benjamin:** A senior pilot said to me a few weekends ago when I was coming back from Regina that once Terminal 3 is in place he believed that instead of just being the fifteenth to twentieth plane in the line-up to take off, we would be the twenty-fifth or thirtieth. We were the eighteenth aircraft in the line-up on the way to Regina the other day. You mean Terminal 3 will not affect that?

**Mr. Barbeau:** No, there still are circumstances at Pearson of course where we do have line-ups. They have become the exception more than the rule with the capping of the movements at 70 per hour. You may have been there on a day where we were using the crosswind runway and were, indeed, handling a maximum of 40 movements per hour.

**Mr. Benjamin:** Yes, the one that is three miles from the terminal.

**Mr. Barbeau:** To answer your question, no, the opening of Terminal 3 will not affect the number of aircraft using Pearson. That number is capped at 70 movements per hour and so it will stay as far as I know right now.

**Mr. Benjamin:** Is there any significant volume of privately owned planes and executive jets in and out of Pearson, or is 99% of it out of Toronto Island-Buttonville?

**Mr. Barbeau:** I am not sure if I understand your question correctly. Out of the cap of 70 movements per hour, only four of those slots are given to general aviation, being cargo planes, private jets and so on.

**Mr. Benjamin:** A courier aircraft would. . .

**Mr. Barbeau:** Yes. Mind you, in off-peak hours that can vary somewhat. We have a tendency to give more slots to general aviation because they are not being used by commercial.

**The Chairman:** What is your definition of the peak period?

[Traduction]

Il faut aussi prendre en considération le nombre de vols qui arrivent à l'aéroport, de même que le nombre de passagers par vol. Cela nous ramène aux plans à moyen et à long terme pour l'avenir de l'aéroport Pearson. En fera-t-on un nouvel Heathrow, où seuls les gros porteurs pour le transport des passagers seront admis? Le cas échéant, le nombre des passagers par vol augmenterait considérablement.

C'est donc en tenant compte de toutes ces considérations que nous avons décidé de construire l'aérogare 3 le plus tôt possible. Il faut à la fois assurer le confort des passagers, décongestionner les aérogares et prévoir une augmentation de la capacité.

**M. Benjamin:** Un pilote d'expérience m'a dit il y a quelques semaines, alors que je revenais de Regina, qu'une fois l'aérogare 3 ouverte, au lieu que notre avion soit le quinzième ou le vingtième à attendre le décollage, il sera le vingt-cinquième ou le trentième. L'autre jour, mon avion en partance pour Regina était au dix-huitième rang. Vous dites que l'aérogare 3 ne changera rien à cela?

**M. Barbeau:** Non, il arrive encore qu'il y ait des files d'attente à Pearson. Mais depuis que nous avons plafonné le nombre de vols à 70 à l'heure, c'est maintenant plutôt l'exception. C'était peut-être un jour où on utilisait la piste vent de travers et où le nombre de vols était limité à 40 à l'heure.

**M. Benjamin:** Ah oui, celle qui est à trois milles de l'aérogare.

**M. Barbeau:** Quant à votre question, non, l'ouverture de l'aérogare 3 n'aura aucun effet sur le nombre d'avions qui utilisent Pearson. Le nombre de décollages et d'atterrissages est plafonné à 70 à l'heure, et, à ma connaissance, on n'envisage aucune modification pour le moment.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'il y a beaucoup d'avions privés et de jets de P.d.g qui utilisent Pearson ou vont-ils tous à l'aéroport de Buttonville ou de l'île de Toronto?

**M. Barbeau:** Je ne suis pas certain de comprendre votre question. Des 70 décollages et atterrissages à l'heure, quatre seulement sont prévus pour l'aviation générale, c'est-à-dire les avions de fret, les jets privés, etc.

**M. Benjamin:** Un avion-poste devrait. . .

**M. Barbeau:** Oui. Remarquez que, en dehors des heures de pointe, cela peut varier. Nous avons tendance à accorder alors un plus grand nombre d'autorisations à l'aviation générale parce qu'il y a moins de vols commerciaux.

**Le président:** Comment définissez-vous une période de pointe?



[Text]

**Mr. Benjamin:** Would it be the commercial part of general aviation though, not the private aircraft? There is no private aircraft use at Pearson, is there?

**Mr. Barbeau:** Yes, there are corporate jets and so on.

**The Chairman:** That is part of the problem.

**Mr. Benjamin:** Why do you not direct them to Toronto Island or Buttonville?

**Mr. Barbeau:** We are again into a policy question that would be best asked to the minister. What is the peak period now?

**Mr. Berigan:** Assessing the peak period on the basis of those hours in which the carriers schedule the full 66 so there would be only four general aviation planes left available for GA, you are looking at between 7 a.m. and 10 a.m. and between 3.30 or 4 p.m. until 8 p.m.

• 1025

**The Chairman:** For that period at Pearson, there would be only four general aviation planes.

You gave us the caps for Pearson. To get some comparative feeling for other airports and Pearson, I wonder if you could send the clerk a letter comparing Pearson with a cap of, you say, 18 million to 28 million, with the third terminal. I want to get the same standard, whatever you are using at Pearson, for Atlanta, Chicago, Montreal, Vancouver, Heathrow, to name but some, whatever your standard is in terms of capacity of the airport.

**Mr. Barbeau:** We certainly can do that, Mr. Chairman. But it has to be understood—and we will explain it in the letter we send you—that comparing airports is difficult. It cannot be a simple exercise. You cannot simply say so many passengers, so many movements. You have to go into all kinds of other considerations: the locality of the airport, the configuration, and so on.

**The Chairman:** Does IATA have these figures?

**Mr. Barbeau:** Oh, we have the figures—

**The Chairman:** They must use a common denominator.

**Mr. Barbeau:** What I am saying is that comparisons are a bit dangerous.

**The Chairman:** They can always be odious, Mr. Barbeau, I appreciate that. But surely there are some common denominators in those types of figures. It is just to get some feeling for what we are looking at.

[Translation]

**M. Benjamin:** Est-ce que ce serait de l'aviation générale commerciale par opposition aux avions privés? Il n'y a aucun avion privé à Pearson, n'est-ce pas?

**M. Barbeau:** Oui, il y a des jets d'entreprises, et d'autres.

**Le président:** Ils sont en partie responsables des problèmes.

**M. Benjamin:** Pourquoi ne les dirigez-vous pas tous vers les aéroports de l'île de Toronto ou de Buttonville?

**M. Barbeau:** Voilà une autre question de nature politique que vous devriez poser au ministre. Vous voulez savoir ce qu'est une période de pointe?

**M. Berigan:** Les périodes de pointe sont constituées des heures où les transporteurs prévoient faire décoller ou atterrir 66 avions, de sorte qu'il ne reste que quatre places pour l'aviation générale. C'est normalement entre 7 heures et 10 heures, le matin, et à partir de 15h30 ou 16 heures jusqu'à 20 heures.

**Le président:** Ainsi, à l'aéroport Pearson, il n'y aurait au cours de cette période que quatre mouvements d'aviation générale.

Vous nous avez donné les plafonds pour Pearson. Afin de nous permettre d'effectuer quelques comparaisons entre Pearson et certains autres aéroports, pourriez-vous envoyer au greffier une lettre faisant état de la situation à Pearson où, avec le troisième terminus, on atteint une capacité de 18 à 28 millions de passagers. J'aurais aimé disposer d'éléments de comparaison pour les aéroports d'Atlanta, Chicago, Montréal, Vancouver et Heathrow afin d'essayer de cerner d'un peu plus près la questions des mouvements.

**M. Barbeau:** Monsieur le président, nous pourrions vous fournir cela mais il ne faut pas oublier—et nous expliquerons pourquoi dans la lettre que nous allons vous envoyer—qu'il est difficile d'effectuer des comparaisons entre aéroports. Il ne s'agit pas du tout d'une tâche simple car on ne peut pas déduire le nombre des mouvements du nombre des passagers. Il faut tenir compte de tout un ensemble d'autres considérations, tels que l'emplacement de l'aéroport, sa conception et ainsi de suite.

**Le président:** L'IATA possède-t-elle ces chiffres?

**M. Barbeau:** Oh, nous avons les chiffres. . .

**Le président:** Ces chiffres doivent toute de même être fondés sur un dénominateur commun.

**M. Barbeau:** Je dis simplement qu'il est quelque peu hasardeux d'effectuer des comparaisons.

**Le président:** Je comprends, monsieur Barbeau, que la comparaison est toujours un exercice délicat. Mais j'imagine que l'on peut trouver, entre ces divers chiffres, des dénominateurs communs qui nous permettraient de nous faire une idée de la situation.

[Texte]

**Mr. Barbeau:** Yes, we have them and we will send them to you. I was simply cautioning that we have to take in some other parameters in those comparisons, because if not, the comparisons can become—

**The Chairman:** It would be interesting again, just to make it a little more complicated, to give an asterisk with figures for how much of that traffic is general aviation, to get some comparisons.

**Mr. Barbeau:** Yes.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Je voudrais exploiter d'autres champs d'activité, notamment celui des plus petits aéroports. Je voudrais prendre un cas précis, celui de l'aéroport de Trois-Rivières, où les officiels de votre ministère, monsieur Barbeau, projettent depuis un certain temps de raccourcir la piste principale d'atterrissage. Je voudrais savoir pourquoi.

Deuxièmement, est-ce que vous étendez ce phénomène à plusieurs autres aéroports de petite envergure? De quelle façon entendez-vous compléter l'opération?

**M. Barbeau:** Vous avez posé de multiples questions. À Transports Canada, évidemment, nous sommes constamment en train d'examiner tous les aéroports. Nous sommes dans des années de contraintes budgétaires considérables, comme vous le savez. Pour tout projet de rénovation ou d'expansion d'aéroport, nous devons, du côté opérationnel examiner sérieusement les besoins et la capacité de l'aéroport en question.

J'ai présentement une liste d'environ 150 projets d'immobilisation; ces travaux pourraient s'étendre au cours des prochaines années. Tous ces projets sont en concurrence les uns avec les autres à travers le pays, et vous pouvez vous imaginer le problème qui se pose à nous quand nous essayons de mesurer un projet par rapport à un autre.

Donc, au Ministère, strictement du côté opérationnel, nous essayons de voir quelle est la demande et nous nous demandons comment on peut satisfaire à cette demande dans l'aéroport en question, avec les genres d'avions qui y atterrissent et qui en décollent. Ensuite, nous faisons des recommandations au ministre. À la lumière de ces recommandations, le ministre et le gouvernement prennent des décisions en matière de politiques qui tiennent compte des besoins locaux et ainsi de suite.

**M. Pronovost:** Monsieur Barbeau, prenons l'exemple bien précis des recommandations que vous faites. Le ministre en fera bien ce qu'il voudra, mais est-ce que vous avez recommandé dans les dernières années ou les derniers mois, ou recommanderez-vous au ministre de raccourcir les pistes principales de plusieurs petits aéroports? Est-ce que ce sont seulement des rumeurs ou si vous avez effectivement adopté ce type de politique pour les plus petits aéroports?

[Traduction]

**M. Barbeau:** Nous avons ces renseignements et nous vous les transmettrons. Je tenais simplement à préciser qu'il faut, dans le cadre de ces comparaisons, retenir un certain nombre d'autres paramètres sinon les comparaisons risquent de devenir...

**Le président:** Pour corser un tout petit peu l'exercice, j'aimerais bien que l'on inscrive un astérisque à côté des chiffres applicables à l'aviation générale afin que nous puissions effectuer des comparaisons.

**M. Barbeau:** Entendu.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** I wonder if I could approach the subject of smaller airports. I have a specific case in mind, the airport in Trois-Rivières where officials of your Department plan to shorten the main runway. I wonder why.

Second of all, do you intend to do the same for a number of other small airports? How do you intend to do this?

**Mr. Barbeau:** There are several questions there. At Transport Canada, we are constantly monitoring airports. As you know, we are operating under fairly strict budgetary constraints. Any renovation or expansion of an airport will obviously be preceded by an operational review of the needs and capacity of that airport.

I have a list of approximately 150 capital projects which could be carried out in the next few years. All these projects compete with each other throughout the country and you can imagine the problems that occur in trying to evaluate a project relatively to another.

From the strictly operational point of view, at the department we try to gauge the demand and find the means of satisfying the demand at a given airport, considering the types of planes that land and take off from there. We will then make submissions to the minister. The minister and the government will then, after having reviewed these recommendations, make a policy decision, taking into account local needs and various other factors.

**Mr. Pronovost:** Mr. Barbeau, let us take, for example, your recommendations to the minister. The minister, obviously, will deal with those recommendations in the way he sees fit but have you, in recent years or in recent months, recommended to the minister that the main runways of several small airports be shortened? Is this only a rumour or have you in fact opted for this type of policy with regards to smaller airports?



[Text]

[Translation]

• 1030

**M. Barbeau:** Au Ministère, nous avons une politique générale consistant non seulement à réexaminer continuellement la longueur des pistes, mais aussi à nous interroger sur l'opportunité de fermer certaines pistes. Dans certains petits aéroports, il y a deux ou trois pistes dont une ou deux servent à peine ou servent une clientèle très spécialisée. Dans certains de ces cas, nous jugeons que, sur le plan opérationnel, une piste ou deux pourraient répondre aux besoins de façon tout aussi adéquate.

C'est une politique globale s'appliquant non seulement aux petits aéroports, mais à tous les aéroports. Pour atteindre une plus grande efficacité, nous cherchons à prendre des mesures qui puissent nous faire épargner de l'argent. Encore une fois, il y a actuellement très peu d'argent pour faire tout ce qu'on voudrait qu'on fasse.

**M. Pronovost:** Monsieur Barbeau, j'aimerais que vous puissiez répondre précisément à la question que je vous ai posée à deux reprises. Avez-vous proposé au ministre ou allez-vous lui proposer de réduire la longueur des pistes dans des aéroports locaux? Pour combien d'aéroports au Canada avez-vous fait cette proposition précise au ministre?

**M. Barbeau:** Si vous voulez une réponse plus précise, je devrai vous la donner par écrit, parce que je n'ai pas les renseignements en main. Vous parliez de Trois-Rivières en particulier. Dans ce cas, on avait effectivement fait la recommandation de réduire la longueur de la piste. Il faudrait que je cherche pour voir si nous avons fait d'autres recommandations semblables. Je vous répète que, sur un plan global, c'est une chose que nous recherchons. Si vous le voulez, je peux vous répondre par écrit pour vous dire qu'on a recommandé telle chose pour tel aéroport et telle autre chose pour tel autre aéroport.

**M. Pronovost:** Nous apprécierions grandement recevoir cette réponse, monsieur Barbeau.

**The Chairman:** Of course, when you shorten the runway, that removes some of the responsibility for DOT to provide services, does it not?

**Mr. Barbeau:** It is usually the other way around. Services are normally not being provided or are so minimal as to dictate to us that really the length of runway or indeed, as I was pointing out before, the existence of a runway at an airport may simply not be any longer necessary for all kinds of reasons.

**The Chairman:** I hope when you give the letter, it will not be just to Trois-Rivières but also—

**Mr. Barbeau:** No. I will try to make a general application.

Il faut comprendre qu'à l'étape des recommandations au ministre, il y a certaines choses qu'on peut dire et d'autres qu'on ne peut pas dire. Je vous donnerai, dans la mesure du possible, les renseignements qu'on a sur les aéroports

**Mr. Barbeau:** In line with its general policy, the department is continually reviewing the length of runways and the advisability of closing some runways down. Certain small airports have 2 or 3 runways, 1 or 2 of those being used exclusively by an extremely limited clientele. In certain of these cases, we consider, from the operational viewpoint, that 1 or 2 runways would suffice.

This is an overall policy which applies not only to small airports but to all airports. In order to improve efficiency, we have tried to find ways to save money. I immediately add that there is in fact very little money to do all that should be done.

**Mr. Pronovost:** Mr. Barbeau, I wonder if you would give a specific answer to the question that I have asked you twice. Have you suggested to the minister, or do you intend to suggest to him that he shorten the length of runways at local airports? How many local airports in Canada would fit in with this suggestion to the minister?

**Mr. Barbeau:** If you would like a more specific answer, I will have to give it to you in writing since I do not have that information with me. You mentioned specifically the case of the Trois-Rivières airport. In that case, we had in fact recommended that the runway be shortened. I would have to look up whether we have made other similar recommendations. I will say that, overall, that is certainly something that we are looking at. If you wish, I could send you an answer in writing and tell you what specific recommendations were made for such and such an airport.

**Mr Pronovost:** We would greatly appreciate receiving such an answer, Mr. Barbeau.

**Le président:** Il est bien évident que lorsque vous réduisez la longueur d'une piste d'atterrissage, vous réduisez l'étendue des services que doit offrir le ministère des Transports, est-ce bien cela?

**M. Barbeau:** En général, c'est le contraire. Le faible niveau de services effectivement assuré nous porte à conclure que, pour diverses raisons, tel ou tel aéroport n'a pas besoin d'une piste aussi longue ou pourrait se passer d'une de ses pistes.

**Le président:** J'espère que, dans votre lettre, vous ne vous pencherez pas seulement sur l'aéroport de Trois-Rivières mais également. . .

**M. Barbeau:** Non, je vais essayer de rendre compte de la situation générale.

I should add that in formulating recommendations to the minister, there are a certain number of things that can be said and others that cannot be. I will send you, insofar as I can, the information we have concerning the various

[Texte]

où des recommandations ont été faites et acceptées et seront mises en oeuvre.

**M. Pronovost:** Est-ce que le transfert de ces petits aéroports à des autorités locales est aussi avancé que celui des plus gros aéroports?

**M. Barbeau:** Non. Les dossiers les plus avancés sont ceux des gros aéroports, à savoir: Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Je devrais reprendre ma réponse. Nous venons de transférer dix de nos aéroports de catégories B et C dans l'Arctique aux gouvernements des Territoires et du Yukon. Également, certaines municipalités ont exprimé de l'intérêt pour de très petits aéroports. Elles veulent les prendre en main, et nous en transférons certains. Il y en a un à Hope, en Colombie-Britannique, qui est sur le point d'être transféré. Il y a aussi l'aéroport de Carp, près d'Ottawa, qui est sur le point d'être transféré. Les dossiers sont avancés à des degrés divers.

Pour répondre de façon générale à votre question, pour ce qui est de transfert d'aéroports qui ont une certaine importance internationale, nationale ou régionale, les gros aéroports dans le cas desquels on a progressé le plus sont ceux que j'ai nommés.

**M. Pronovost:** Vous avez tout de même la même politique pour les plus petits aéroports, mais ils ne sont pas prioritaires en ce moment.

**M. Barbeau:** La priorité est tout aussi grande, mais la politique est un peu différente. Dans le cas des aéroports internationaux, comme je le disais dans ma présentation initiale, on ne les transfère pas à un autre niveau de gouvernement; on ne les transfère pas non plus à une entreprise privée ou à un ensemble d'entreprises privées.

**M. Pronovost:** À une autorité locale.

**M. Barbeau:** C'est cela. Dans le cas des petits aéroports, on est très intéressés à faire des transferts à des municipalités parce qu'on pense que, sur le plan de la politique, c'est à elles de prendre la chose en main. Dans ces cas, il est beaucoup plus difficile d'avoir une autorité aéroportuaire locale formée d'hommes d'affaires, de professionnels et ainsi de suite, pour prendre la chose en main. Il est beaucoup plus facile de les transférer à une municipalité. Donc, notre politique est un peu différente dans ces cas.

**M. Pronovost:** Ma dernière question concerne les aéroports financés par l'État. Lorsqu'on regarde les résultats financiers, on voit que, l'année dernière, il y a eu une augmentation de la circulation aérienne dans les principaux aéroports du pays. Pourtant, vous prévoyez une baisse de revenus. Les résultats financiers globaux se chiffrent à environ 15 millions de dollars. Comment pouvez-vous expliquer que les taxes et tous les revenus reliés à cela diminuent alors que le volume de la circulation aérienne augmente?

[Traduction]

airports and the recommendations that have been made, accepted and scheduled for application.

**Mr. Pronovost:** Is the transfer of these small airports into local hands as advanced as that of the larger airports?

**Mr. Barbeau:** No. The situation in relation to the larger airports has advanced more quickly and that is certainly true of Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal. I should take some of that back. We have just transferred 10 of our B and C category airports in the Arctic to the governments of the Northwest Territories and the Yukon. Certain municipalities have also expressed interest in a number of very small airports. They would like to take them over and we will be transferring a certain number of them. There is one in Hope, British Columbia, which is about to be transferred. There is also the airport in Carp, near Ottawa, which is about to be transferred. The situation with respect to various airports is in various degrees of advancement.

Concerning the transfer of a certain number of airports of international, national or regional importance, I should add that the larger airports where the situation is most advanced, are the ones I named a little earlier on.

**Mr. Pronovost:** And you have the same policy with regards to the smaller airports but that is simply not a priority at the present time.

**Mr. Barbeau:** No, their priority is just as great but the policy regarding them is a little bit different. As I said in my presentation, international airports will not be transferred to another level of government, nor will they be transferred to a private corporation or a group of private corporations.

**Mr. Pronovost:** To a local authority.

**Mr. Barbeau:** Exactly. But coming back to the smaller airports, we are very interested in transferring these to the municipalities since we feel that, on a political level, they are the ones who should be taking over. It would be much more difficult to conceive of a local airport authority made up of businessmen and air transport professionals. It is much easier to transfer the airports to the municipalities and so our policy is a little bit different with respect to the smaller airports.

**Mr. Pronovost:** My last question concerns government funded airports. Just looking at the figures, we can see that last year, air traffic increased at Canada's major airports. And yet you anticipated drop in revenues, with overall profits of approximately 15 million dollars. How do you explain that drop in revenue considering the increase in air traffic?



[Text]

[Translation]

• 1035

**M. Barbeau:** Voici d'abord une explication générale. Notre façon de faire les comptes inclut toutes sortes de ramifications qui peuvent changer la sens de la question. Pour répondre directement à votre question, c'est surtout à cause du fait que depuis quelques années, beaucoup plus de petits avions que de gros avions se servent des aéroports. Donc, les droits d'atterrissage sont beaucoup plus bas, et à cause de cela, on a une baisse de revenus. C'est un des facteurs principaux; ce n'est pas le seul facteur.

**The Chairman:** I guess it would be impossible to give that letter to the committee before the minister appears tomorrow. I am not saying this in a critical way, but having been exposed to committees and understanding your dilemma about recommendations to ministers, then we get chasing the tail of the cat or dog, playing tag. You can say it is because of recommendations you have to give the minister. Then he does not have your recommendations. Therefore, another year goes by. Meanwhile, we read that in our own district airport A, B, C, or D is going to be reduced.

To help give some focus to whenever you do write the letter, hopefully soon—and you will not say what you are going to recommend to the minister although, quite frankly, I think in this day and age of parliamentary reform we should try to get that from time to time—surely you are going to define the criteria you use to make your recommendations. Then I hope you will list the airports that fit within those criteria and leave open-ended what you are going to recommend, without necessarily tying the minister's hands.

**Mr. Barbeau:** Yes. That certainly would be a way of doing it.

**The Chairman:** I was trying to get around your dilemma as a public servant implementing the policy of the minister, but this is part of the cat-and-mouse game that has brought about a lot of scepticism, or cynicism, to committee work in the past. That is what we are trying to avoid at the present. I just throw that out to you as a guide that I hope you will use.

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, your suggestions are well taken, and we will do our utmost to provide you with the most useful information possible.

**The Chairman:** Good. We will assess it on that new ambiance then.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** Je vais vous parler de la gestion des aéroports, spécialement celui de Saint-Hubert étant donné qu'il est dans mon comté.

**Mr. Barbeau:** Let me first say, by way of general explanation, that the way those figures are calculated includes all sorts of variables that can alter considerably the meaning of the question. In order to give a direct answer to your question, let me say that for the last few years, airports are used by smaller planes much more than by larger planes. Therefore, landing rights are lower and because of that, there has been a drop in revenue. That is one of the principle factors but not the only one.

**Le président:** Je ne pense pas que l'on pourra distribuer cette lettre aux membres du comité avant que le ministre ne compare demain. Je ne dis pas cela de manière critique mais j'ai une certaine expérience des comités et je comprends le problème que vous posent les recommandations au ministre. Ça ressemble un peu au jeu du chat. Vous répondez que cela relève des recommandations que vous allez transmettre au ministre. Celui-ci, à son tour, déclare ne pas avoir encore reçu vos recommandations. En attendant, une autre année passe. On apprend alors qu'on envisage le déclassement, dans notre circonscription, de tel ou tel aéroport.

Afin d'orienter un petit peu vos efforts, pour la réponse que nous espérons bientôt recevoir de vous—je précise tout de suite qu'on ne vous demande pas de faire état des recommandations que vous entendez transmettre au ministre, bien qu'à l'époque actuelle, je pense que nous pourrions peut-être, de temps en temps, faire un plus grand effort de transparence—je vous demanderais de définir les critères sur lesquels sont fondés vos recommandations. J'espère qu'ensuite vous nous donnerez la liste des aéroports qui correspondent à ces critères tout en restant tout à fait libre de formuler les recommandations qui vous semblent s'imposer sans pour cela engager le ministre.

**M. Barbeau:** Oui, je pense que l'on pourrait effectivement procéder ainsi.

**Le président:** J'essayais de supprimer votre dilemme de fonctionnaire chargé de mettre en oeuvre la politique définie par le ministre mais tout cela fait partie de cette sorte de jeu du chat et la souris qui a suscité, à l'égard des délibérations des comités, beaucoup de scepticisme, voire de cynisme. C'est ce que nous essayons justement d'éviter. Je vous offre donc ces quelques indications en espérant que vous vous en inspirerez.

**M. Barbeau:** Monsieur le président, vos indications me seront effectivement utiles et nous ferons de notre mieux pour vous donner les renseignements les plus complets possibles.

**Le président:** Bon. Dont acte.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** I would like to speak now of airport management and more particularly of the Saint-Hubert airport which is in my riding.

*[Texte]*

Vous disiez que les petites villes étaient traitées différemment, mais ce n'est certainement pas le cas de Saint-Hubert. D'après ce que je sais, on est en train de faire une étude de faisabilité et on a trois options: ou bien se joindre à Montréal ou Mirabel, ou bien le statu quo, ou bien une gestion locale, mais non par la ville.

Est-ce que l'autorité qui s'appelle la Société de gestion de l'aéroport de Montréal gère actuellement l'aéroport de Montréal ou si c'est encore Transports Canada qui le fait? Est-ce que le transfert a été fait? Pas encore, que je sache.

**M. Barbeau:** Non, madame. Vous avez soulevé des points intéressants. Je parlais tout à l'heure du transfert possible de petits aéroports aux municipalités. Ce sont habituellement de petits aéroports éloignés des grands centres. Le cas de l'aéroport de Saint-Hubert est considérablement différent parce qu'il fait vraiment partie d'un système autour de Montréal. Si jamais on transférait l'aéroport de Saint-Hubert séparément des aéroports de Dorval et de Mirabel, il nous serait difficile, sinon impossible, de le transférer aux municipalités. Il faudrait qu'une autorité aéroportuaire locale soit créée.

Pour répondre à votre question, sans aucune équivoque, Transports Canada continue de gérer les aéroports de Dorval et de Mirabel. Quand il a signé la lettre d'intention avec le groupe de Montréal, le ministre des Transports s'est engagé à consulter l'autorité possible dans tout dossier qui aurait des ramifications sérieuses pour les aéroports en question.

• 1040

Mais il ne s'agit pas du tout d'une cogestion. Il s'agit de dire aux gens ce qu'on propose et d'écouter leurs réactions; ces gens n'ont aucun droit de veto. C'est une politesse d'affaires que de leur dire: Puisqu'il y a une bonne possibilité que vous preniez la chose en main, nous vous consultons sur nos projets. Cela se limite à cela.

**Mme Venne:** Est-ce qu'il y a un délai de prévu pour ce transfert à l'autorité locale?

**M. Barbeau:** Nous visons présentement la signature d'une entente à l'automne ou à l'hiver, c'est-à-dire avant la fin de l'année 1990; après une période de transition de trois à six mois, le vrai transfert s'effectuerait peut-être le printemps prochain. C'est un objectif visé.

**Mme Venne:** Cela ne nous aidera pas beaucoup à Saint-Hubert, quand nous ferons notre étude de faisabilité. Nous ne saurons pas où sera rendue l'administration locale puisqu'elle n'aura même pas commencé.

**M. Barbeau:** Permettez-moi de vous corriger un peu. J'ai l'impression que vers la fin du mois de juillet de cet été, on devrait être en mesure de dire, de façon sûre et certaine, si le transfert aura lieu ou non. Nous nous lancerons très prochainement, c'est-à-dire au cours du prochain mois, dans les négociations financières avec Montréal. Du moins, c'est ce qu'on espère. On a déjà fait un débroussaillage important de toutes les autres

*[Traduction]*

You said the smaller towns were treated differently but that certainly is not the case with Saint-Hubert. According to what I know, feasibility study has been undertaken and a triple option considered: The airport could be joined to Montreal or Mirabel, or things could stay as they are, or the airport could be transferred to local management but not to the municipality.

Is Montreal airport now managed by the *Société de gestion de l'aéroport de Montréal* or is it still managed by Transport Canada? Has the transfer already been made? I don't think so.

**Mr. Barbeau:** No. You have raised a number of interesting points and I did speak, a little earlier on, about the possibility of transferring smaller airports to the various municipalities. We are generally speaking here of smaller airports in fairly remote locations. The Saint-Hubert airport is a different thing altogether since it really is part of the Montreal system. If ever we were to transfer the Saint-Hubert airport without doing the same for Dorval and Mirabel, it would be extremely impossible to transfer it to the municipalities. I think that a local airport authority would have to be constituted.

But in answer to your question, I have to add that the Dorval and Mirabel airports are still being managed by Transport Canada. When he signed a letter of intention with the Montreal consortium, the Minister of Transport committed himself to consulting with the authority on any issue which could have a serious impact on those airports.

But we are not speaking of joint management. It is simply a case of telling people what we would like to do and getting feedback from them. These people do not have a veto. It is a sort of business courtesy and we are saying to them since there is a good chance you will be taking over, we have decided to consult you on this and that project. That is all there is to that.

**Mrs. Venne:** Has a time frame been devised for this transfer to a local authority?

**Mr. Barbeau:** We intend to sign an agreement in the fall or winter, that is to say before the end of 1990. After a transitional period of 3 to 6 months, the actual transfer will perhaps take place next spring. That is our goal.

**Mrs. Venne:** This will not help us very much in Saint-Hubert, when we are doing our feasibility study. We will not know how things will be with the local authorities since things will not even have gotten off the ground.

**Mr. Barbeau:** That is not entirely right because by the end of next July we should be in a position to say for sure whether the transfer will occur or not. In the very near future, within the next month, we will be beginning our financial negotiations with the city of Montreal. That is at least what we hope to do. We have already done a lot of advanced work on most of the other issues, in particular on issues of personnel and we should soon be getting



[Text]

questions, notamment celle du personnel qui doit nous arriver très bientôt du groupe en question, et nous nous occuperons bientôt des questions financières. Donc, j'ai l'impression que vers le mois de juillet, on saura s'il y a une véritable possibilité d'entente dans le cas de Montréal, comme dans d'autres cas à travers le pays.

**Mme Venne:** Mon autre question porte sur l'aérogare qui existe à Saint-Hubert. C'est la seule aérogare au Canada à être la propriété d'un transporteur aérien.

**M. Barbeau:** Non.

**Mme Venne:** C'est ce qu'on m'a dit.

**M. Barbeau:** Ce n'est pas tout à fait juste. Il y a une politique à Transports Canada qui dit que les transporteurs aériens ne doivent pas être propriétaires d'aérogares. La raison de cette politique est assez simple: l'équité d'accès et la concurrence ne sont pas possibles quand des compagnies aériennes sont propriétaires.

Je vais vous raconter une anecdote. Je suis passé à San Francisco il y a deux semaines. Le gérant de l'aéroport me disait que la compagnie United Airlines contrôlait une grande partie de l'aéroport et que cela leur causait des problèmes inouis. On parle d'un immense aéroport, mais je pense tout de même que la politique est bonne.

À Saint-Hubert, la bâtisse en question est la propriété d'une autre compagnie, et la compagnie Intair Transit loue de cette compagnie. Ce n'est pas la compagnie Intair Transit qui est propriétaire de la bâtisse.

**Mme Venne:** Eh bien, je dois vous dire honnêtement qu'Intair Transit sous-loue le terrain. Le terrain avait été loué à Tracy Holding par Transports Canada, et Intair Transit sous-loue de Tracy Holding. Mais la bâtisse appartient à Intair Transit, que je sache. D'ailleurs, il y a dans le bail une clause disant qu'Intair Transit doit en permettre l'accès à n'importe quelle compagnie aérienne qui voudrait s'installer à Saint-Hubert. C'est certainement pour cela qu'il y a cette clause-là. Autrement, je ne verrais pas pourquoi il y aurait une clause semblable dans le bail.

**M. Barbeau:** On me dit encore que la bâtisse est la propriété de Tracy Holding et qu'Intair Transit sous-loue de Tracy Holding et exploite la bâtisse.

**Mme Venne:** Pourquoi a-t-on mis cette clause dans le bail?

**M. Barbeau:** Parce qu'ils ont un bail pour la bâtisse et, ayant le bail, ils doivent, sur avis de 180 jours, je pense, donner l'accès à d'autres compagnies aériennes. Ils sont les détenteurs exclusifs présentement, mais ils ne sont pas propriétaires. C'est différent.

**Mme Venne:** J'ai parlé à votre directeur d'aéroport de Saint-Hubert il y a à peine une semaine, et lui-même me parlait d'Intair Transit comme étant propriétaire de la bâtisse. Peut-être est-il mal renseigné, mais. . .

**M. Pronovost:** Ils agissent probablement comme s'ils étaient propriétaires.

[Translation]

feedback from that group. Soon we will be tackling the financial issues. I feel that towards the end of July, we will know whether we have a chance of coming to an agreement with Montreal as well as with a number of other cities throughout the country.

**Mrs. Venne:** My second question has to do with the terminal building in Saint-Hubert. It is the only one in Canada that belongs to an airline.

**Mr. Barbeau:** No.

**Mrs. Venne:** That is at least what I was told.

**Mr. Barbeau:** That is not entirely right. According to a Transport Canada policy, airlines should not also own the terminal buildings. The rationale behind this policy is a simple one: ownership of a terminal building by an airline reduces equality of access and competition.

Let me cite some anecdotal evidence. I was in San Francisco two weeks ago. The airport manager there told me that United Airlines controls a major part of the airport and that this causes the airport management some incredible problems. We are talking here of course of a giant airport but I think that our policy is a sound one in general.

In Saint-Hubert, the building in question belongs to another company and Intair Transit leases it from that company. Intair Transit does not own the building.

**Mrs. Venne:** Well, I must tell you frankly that Intair Transit sublets the land. The land had been leased to Tracy Holdings by Transport Canada and Intair Transit sublets it from Tracy Holdings. As far as I know, the building belongs to Intair Transit. Under the lease, Intair Transit is obliged to let access to any airline that wants to locate in Saint-Hubert. That is certainly why that clause was inserted in the lease. Otherwise, I do not see why the lease would contain such a clause.

**Mr. Barbeau:** I have been told that the building belongs to Tracy Holdings and that Intair Transit manages it under a sublet agreement with Tracy Holdings.

**Mrs. Venne:** Why was that clause inserted in the lease?

**Mr. Barbeau:** Because there is a lease covering the building and, according to that lease, they must, on 180 day's notice, grant access to other airlines. They are actually the exclusive users of the building but they do not own it. There is a difference.

**Mrs. Venne:** I spoke to your airport manager in Saint-Hubert less than a week ago and he himself mentioned that Intair Transit owned the building. Perhaps he was misinformed, but. . .

**Mr. Pronovost:** They probably behave as though they owned the building.

[Texte]

[Traduction]

• 1045

**Mme Venne:** Eh bien, oui. Le problème était de savoir si Transports Canada... Mais vous me dites que c'est Tracy Holding qui est propriétaire; donc, vous allez laisser les propriétaires se débrouiller parce que vous n'avez pas à vous mêler de cela directement. Le bail devient renouvelable au mois d'octobre.

**M. Barbeau:** Le bail est renouvelable au mois d'octobre, et il faut chercher des solutions à ce dilemme, parce que c'est un dilemme en quelque sorte. La solution au dilemme a été cette sous-location, mais il faudrait régler cela avant le renouvellement du bail.

**Mme Venne:** Est-ce que des négociations sont actuellement en marche en vue de résoudre ce dilemme, afin de ne pas commencer à la fin, au mois d'octobre, comme la dernière fois?

**M. Barbeau:** Le directeur régional est en train d'examiner la question et de formuler un plan qu'il va me soumettre d'ici un mois.

**The Chairman:** Is he to submit that to you or to the minister?

**Mr. Barbeau:** He will submit it to me first so we can have a look at it from the airport's operations perspective, and then eventually, if need be, it would go to the minister. Again we get into this question of policy of ownership and so on. In fact, in this case it is quite a touchy situation and will most likely go to the minister.

**Mme Venne:** Ma troisième question porte sur les terrains aux alentours de l'aéroport de Saint-Hubert. Un appel d'offres a été fait dans tous les journaux de la région, demandant aux promoteurs intéressés à développer ces terrains-là de façon industrielle de faire des offres.

J'aimerais savoir à quelle étape cela est rendu et si vous avez toujours l'intention de faire la promotion de ces terrains-là, étant donné que l'Agence spatiale est en train de bâtir sur ces mêmes terrains.

**M. Barbeau:** L'Agence spatiale, selon les ententes préliminaires qu'on a conclues avec elle, prendra en main 41 hectares. C'est une question séparée de celle du reste des terrains. Nous poursuivons la commercialisation de ces terrains. Il faudrait que je vous renseigne par écrit sur l'état présent des démarches; je n'ai pas tous les détails à ce sujet. C'est un dossier actif.

**Mme Venne:** J'aimerais bien que vous me répondiez par écrit si c'était possible.

**M. Barbeau:** J'aimerais ajouter que, sur le plan de la politique opérationnelle du Ministère, le fait qu'un aéroport soit considéré pour un transfert possible n'influe en rien sur les démarches que Transports Canada peut faire vis-à-vis de cet aéroport. On n'arrête pas nos initiatives pour un aéroport à cause de la possibilité d'un transfert éventuel.

**Mrs. Venne:** I guess. What I was trying to find out was whether Transport Canada... But you say that the building is owned by Tracy Holdings and so you are going to allow the owners to cope as best they can since the question does not directly concern you. The lease comes up for renewal in October.

**Mr. Barbeau:** The lease comes up for renewal in October and the dilemma is going to have to be solved one way or another. The sublease is the way the situation was initially solved but a new solution will have to be found before the lease is renewed.

**Mrs. Venne:** Are negotiations under way in an attempt to solve this dilemma so as not to wait until the end, until the month of October, as was done last time?

**Mr. Barbeau:** The regional director is reviewing the situation and he should be submitting a plan to me within the next month.

**Le président:** Doit-il le soumettre à vous ou au ministre?

**M. Barbeau:** Il va, en premier lieu, me le soumettre à moi afin que nous puissions l'examiner au plan de l'exploitation aéroportuaire. Le plan sera, ensuite, le cas échéant, soumis au ministre. Encore une fois cela va poser des questions de conformité à notre politique en matière de propriété des terminus. Ce cas précis est assez épineux et le dossier sera sans doute transmis au ministre.

**Mrs. Venne:** My third question has to do with the fields surrounding the Saint-Hubert airport. A call for tenders was published in area newspapers and developers were asked to make bids for the industrial development of those fields.

Could you tell me how far things have gone and whether you still intend to promote the development of those fields considering that the Space Agency has begun building facilities in the area.

**Mr. Barbeau:** According to agreements we have signed with them, the Space Agency should account for approximately 41 hectares. But that has nothing to do with the rest of the land. We are presently trying to market the rest of the land and I do not have complete details at present. I will have to set out the information regarding the situation in writing. It is an ongoing thing.

**Mrs. Venne:** I would appreciate your sending me that in writing.

**Mr. Barbeau:** I would like to add that from the point of view of the department's operational policy the fact that the department is considering the transfer of an airport, has no impact on the various measures Transport Canada is called upon to take regarding that airport. We do not stop managing an airport simply because it might be transferred.



[Text]

**Mme Venne:** Non, mais cela influe certainement sur vos décisions, puisque le transfert, si jamais il se fait, doit être rentable.

**M. Barbeau:** Non, pas nécessairement.

**Mme Venne:** Eh bien, je ne vois pas quelle société prendrait un aéroport s'il n'était pas rentable. L'aéroport de Saint-Hubert est déficitaire présentement. Je suis convaincue que personne. . .

**M. Barbeau:** Il faut examiner cela sur une longue période de temps. Un aéroport actuellement déficitaire peut très bien devenir rentable dans deux, trois ou cinq ans. Dans la politique de transfert du gouvernement canadien, il n'y a absolument rien qui empêche un paiement de bail négatif pour les premières années d'un transfert, par exemple.

**Mme Venne:** Pour ce qui est des 41 hectares sur lesquels l'Agence spatiale sera située, il était question au début que Transports Canada transfère le terrain à l'Agence. Maintenant, d'après ce que le directeur m'a dit, les terrains seront loués à l'Agence et non transférés. Est-ce bien vrai?

**M. Barbeau:** Oui.

**Mme Venne:** C'est également dans un but de rentabilité, j'imagine.

**M. Barbeau:** C'est dans un but de rentabilité et, surtout, cela fait partie de la politique de Transports Canada vis-à-vis de ses aéroports. Même quand cela vient d'une autre agence fédérale, nous résistons avec une certaine force au transfert de terrains pour un dollar.

**Mr. Tobin:** I want to go back to the question raised by my friend Mr. Pronovost, the whole question of airport rationalization. Airport rationalization is not a new concept within the Department of Transport; it has been around for a long time. I recall that back in the mid-1980s the department had developed a series of regionally based rationalization programs: the Atlantic Airport Rationalization Plan, the Western, the Northern, the Ontario, and the Quebec. In fact, if I go back in my files to the mid-1980s, I am sure I will find at least some of them. In those plans, in essence, the Department of Transport at that time identified airports to be reclassified and a number to be eliminated to provide the opportunity for local or municipal authorities to take over those airports, and that would be the end of the those airports as far as Transport Canada is concerned.

• 1050

I recall being intimately involved at that time with that question, because one of the airports that was identified in the early 1980s—I think in 1982, 1983—was Deer Lake Airport, one of the airports the department was going to close. As a matter of fact, one of the airlines at that time, owned by Harry Steele, EPA, made application to leave Deer Lake. The CTC came to Deer Lake. We had a hell of a lot of fun in the hearings, made a lot of noise. I appeared as a witness at the hearings on behalf of my

[Translation]

**Mrs. Venne:** Of course not, but that would certainly have an impact on your decisions since any airport you transfer has to be profitable.

**Mr. Barbeau:** No, not necessarily.

**Mrs. Venne:** Well, I do not see why a corporation would take over an airport that wasn't profitable. The Saint-Hubert airport is currently in the red and I am convinced that no one. . .

**Mr. Barbeau:** You would have to examine things over the long-term. You could certainly have an airport that wasn't currently profitable but which might very well become profitable in the next 2, 3 or 5 years. The Canadian government's transfer policy does not preclude the possibility, for example, of negative lease payments for the first few years following the transfer.

**Mrs. Venne:** It was at first mentioned that Transport Canada might transfer 41 hectares to the Space Agency, but according to the director, the land would now be leased to the Agency and not transferred outright. Is that correct?

**Mr. Barbeau:** Yes.

**Mrs. Venne:** I imagine that this was done in the name of profitability.

**Mr. Barbeau:** In the name of profitability but also in the name of Transport Canada's policy regarding these airports. Even if we are dealing with another federal agency, we rather hesitate to transfer ownership of land for one dollar.

**M. Tobin:** J'aimerais en revenir à une question qu'a posée mon collègue, monsieur Pronovost. Je parle de la rationalisation des aéroports. La rationalisation des aéroports n'est pas, pour le ministère des Transports, une idée nouvelle; cette idée existe depuis longtemps. Je me souviens qu'au milieu des années 80, le ministère avait élaboré toute une série de programmes de rationalisation régionale: le plan de rationalisation des aéroports de l'Atlantique, le plan de rationalisation des aéroports de l'Ouest, du Nord, de l'Ontario, du Québec. Si je reprends mes dossiers du milieu des années 80, je suis sûr que j'en retrouverai certains. Dans le cadre de ces plans, le ministère des Transports avait ébauché une nouvelle classification de certains aéroports, certains autres devant être transférés aux autorités locales et municipales, ce qui aurait soulagé d'autant Transports Canada.

Je sais qu'à l'époque j'avais participé très étroitement à l'examen de ce dossier, étant donné qu'un des aéroports en cause au milieu des années 80—je pense que cela était en 1982 ou 1983—c'était l'aéroport de Deer Lake, un des aéroports que le ministère envisageait de fermer. D'ailleurs, une des compagnies aériennes de l'époque, l'EPA, appartenant à Harry Steele, avait demandé à être autorisée à quitter Deer Lake. La CCT s'est rendue à Deer Lake et les audiences se sont déroulées avec beaucoup de

[Texte]

constituency, and the CTC decided that Deer Lake should not close.

What is interesting, Mr. Chairman, is that Transport Canada is building right now a brand-new airport. It is beautiful. The steel is up. The facilities are there. They have put in new parking aprons, put in new guidance systems, put in a new water system, new electrical systems, a new parking lot, new maintenance facilities, a garage and fire trucks—all new facilities. It is a wonderful place, and only a few years ago it was going to be closed. The marketplace has made it a very busy airport. It is a small town, but it is a very busy airport. If you know it, you know it is quite busy.

So I say to my friend, Denis, that it is wise to want to know what Transport Canada's list is, and I do not accept that you do not have the list. These lists are fluid, are always changing, but they have been around forever. Why can this committee not know what your plans are? May I suggest to you with great seriousness that you have been wrong before in some of the airports you have identified. In the age of deregulation Deer Lake has done very, very well.

**Mr. Barbeau:** I am not sure I understand the—

**Mr. Tobin:** The question is you have identified it. Your department, this section, has identified in a list airports that in the current scheme of things you do not see as being viable investments, given restricted dollars and the many things you would like to do for Transport Canada. This committee should have access to a list that lists airports you would like to downgrade, reduce the runway length of, end the commitment to new facilities, turn over to municipalities.

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, on a continuing basis from an operational perspective, from the departmental perspective, we have a list of airports and what we think should or should not be done with them in terms of either expansion or indeed the shutting down of runways and so on.

**Mr. Tobin:** So can we have the list?

**Mr. Barbeau:** We would be very bad planners if we did not have that. In the same way we have a list of capital projects, which I mentioned before total somewhere around 150, that are competing for funds for all kinds of considerations.

**Mr. Tobin:** And you cannot afford them all. That is perfectly understandable.

**Mr. Barbeau:** And you, sir, are very right to point out that this is a changing scenario. It is a constantly changing

[Traduction]

bonhomie. J'y ai comparu à titre de témoin représentant ma circonscription, et la CCT a décidé de ne pas fermer l'aéroport de Deer Lake.

Monsieur le président, il est intéressant de noter qu'à l'heure actuelle, Transports Canada y construit un nouvel aéroport, et quel aéroport! La charpente des bâtiments est déjà en place et les équipements aussi. Les aires de stationnement sont terminées, et les nouveaux systèmes de guidage sont en place, ainsi qu'un nouveau système d'approvisionnement en eau, des nouveaux systèmes électriques, un nouveau terrain de stationnement pour les véhicules automobiles, des nouveaux ateliers d'entretien, un garage et des véhicules d'incendie. Tout cet équipement est neuf. C'est un très bel aéroport, et il n'y a que quelques années on envisageait de le fermer. C'est le marché qui est responsable de tout cela car la ville est toute petite mais l'aéroport est très actif.

Si vous y êtes allé, vous avez pu le constater. C'est pour ça que tiens à rappeler à mon collègue Denis qu'il serait bon d'avoir la liste de Transports Canada et je ne comprends pas que vous n'ayez pas cette liste. Il est vrai que les listes sont constamment remaniées mais elles ont toujours existé et je ne vois pas pourquoi le comité ne serait pas mis au courant de vos projets. Permettez-moi de dire sans facétie aucune que vous avez déjà eu l'occasion de vous tromper dans le cas de certains aéroports, et à l'époque de la déréglementation, l'aéroport de Deer Lake est un très grand succès.

**Mr. Barbeau:** Je ne vois très bien ce que. . .

**Mr. Tobin:** C'est que votre ministère a pris des décisions vis-à-vis de certains aéroports qui ne vous paraissent pas rentables compte tenu des contrats budgétaires qui s'imposent à vous et compte tenu de tous les projets que Transports Canada aimerait entreprendre. Le comité devrait avoir accès à la liste des aéroports que vous avez l'intention de déclasser, où vous avez l'intention de raccourcir les pistes d'atterrissage, où vous avez décidé de ne pas renouveler les équipements et que vous avez décidé de transférer aux municipalités.

**Mr. Barbeau:** Monsieur le président, le ministère a effectivement une liste des aéroports et des divers projets qui pourraient y être entrepris ainsi que des aéroports où, au contraire, on entend réduire les pistes, etc.

**Mr. Tobin:** Vous pourrez donc nous donner cette liste?

**Mr. Barbeau:** Nous serions de piètres planificateurs si nous ne procédions pas ainsi. De la même manière, nous avons également une liste de projets d'immobilisation, il y en a environ 150, entre lesquels il faut choisir en tenant compte d'une foule de facteurs.

**Mr. Tobin:** Il est clair, que vous n'avez pas les moyens nécessaires à la réalisation de tous ces projets, et cela se comprend fort bien.

**Mr. Barbeau:** Et vous avez tout à fait raison de relever le caractère fluide de cet ensemble de projets. La situation se



[Text]

scenario. But I add that this is the department's perspective. The minister's perspective and the government's perspective add an awful lot to those lists. That is where we get into the final decisions, and I think that is a very normal process.

**The Chairman:** He said he was an experienced witness.

**Mr. Tobin:** Yes. But as an experienced witness, he will know there are some experienced members around the table, too, who are not buying the notion that there is a—

**The Chairman:** Let us wait and see. I quite agree—

**Mr. Tobin:** It is my time. I would like to use it.

**The Chairman:** It is your time. But let us get on with it. You got his answer. I quite agree with you in the thrust, but let us see what his letter is.

**Mr. Tobin:** I want to make it clear, Mr. Chairman, to all members that there is no reason for this committee. . . In fact, I think it is healthy and it is useful. We are in an entirely different situation from the situation we were in when we were still regulated, without getting into the merits of regulation or deregulation. Back in the days of regulation it was very difficult for Transport Canada to rationalize anything. Because of regulation, people expected the government, through the back door of the regulatory agency, to keep every airport in Canada open. Today the marketplace is telling us where the action is in far greater measure than was ever the case before.

• 1055

In that sense, Mr. Chairman, the political difficulty of being up-front and honest should be far less than was the case in the past. People know whether they have an active or busy airport. They know what kind of government support they can expect in the current environment. I think it is only fair and reasonable, and—may I suggest to you from the small-p “political” point of view, for the Department of Transport—better for you to be up-front and to identify your priorities and make available to members of this committee the—I will not describe it as the “hit list”—priority list.

**The Chairman:** You are most ingenious, Mr. Tobin, and you will have the minister here tomorrow to put the question to him. But obviously they could be under the—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I have a suspicion this gentleman is quite able to speak for himself, although

[Translation]

modifie en permanence. Ça, c'est simplement dans l'optique du ministère. L'optique du ministre et l'optique du gouvernement viennent ajouter à nos listes une foule d'autres considérations. Les décisions finales sont prises en fonction de tout cela et cela me semble d'ailleurs normal.

**Le président:** Il nous avait prévenu qu'en tant que témoin il avait de l'expérience.

**M. Tobin:** Effectivement. Mais en tant que témoin chevronné, il devrait savoir que sont réunis autour de cette table certains députés chevronnés qui ne se contentent pas de. . .

**Le président:** Voyons un petit peu. Je suis tout à fait d'accord. . .

**M. Tobin:** C'est mon temps de parole et j'aimerais pouvoir en disposer.

**Le président:** Oui, c'est effectivement votre temps de parole mais j'aimerais que nous poursuivions. Il a déjà répondu à votre question et si je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit, je pense que nous pourrions attendre de recevoir sa lettre.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à préciser à l'intention des membres du comité qu'il n'y a aucune raison pour que celui-ci. . . je pense que cela est sain et même utile. Sans revenir sur les avantages et les inconvénients de la réglementation et de la déréglementation, nous nous retrouvons aujourd'hui dans une situation tout à fait différente depuis que la déréglementation est intervenue. À l'époque de la réglementation, Transports Canada pouvait très difficilement mettre en place une mesure de rationalisation. À cause de la réglementation, tout le monde s'attendait à ce que le gouvernement, par l'intermédiaire d'un organisme réglementaire, maintienne en service tous les aéroports canadiens. Aujourd'hui, le marché dicte notre conduite beaucoup plus qu'il ne le faisait auparavant.

En ce sens, monsieur le président, du point de vue politique, il devrait être beaucoup moins difficile d'être honnête de nos jours que par le passé. Les gens savent que l'aéroport est très fréquenté. Ils savent aussi sur quelle genre d'aide gouvernementale ils peuvent compter étant donné la situation actuelle. Il ne serait que juste et raisonnable et aussi plus avantageux pour le ministère des Transports—d'un point de vue politique—d'être tout à fait franc et honnête et de communiquer aux membres du comité la liste de vos grandes priorités.

**Le président:** Vous êtes vraiment très ingénieux, monsieur Tobin, et le ministre sera ici demain pour répondre à la question. De toute évidence, il pourrait. . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'ai la nette impression que ce monsieur pourrait fort bien parler lui-

[Texte]

there is no question you are one of the most articulate people ever to appear as a witness and chairman before this committee.

**The Chairman:** If you differ with me, I am going to start to move on. I understand your interesting, plausible argument. But they as officials can give you their list of 1 to 20 of what they think for airports, as I would like them to do, and then you will get the minister here tomorrow, if he has the list, and the minister makes a decision on 1 to 3. Anyway, you know it better than I, but you make a most plausible, ingenious argument for it. I would like to see it too, but let us see him reply by letter first, to see how far he goes. I do not know whether you were in the room when that was being canvassed.

**Mr. Tobin:** All I am trying to determine, Mr. Chairman, is not whether or not he is going to give me a list today but whether or not a list exists, whether he has the information, and, given ministerial approval, he can provide that information to this transport committee, which I think is a reasonable request, given that we are empowered—indeed, it is our responsibility as parliamentarians, on behalf of our colleagues—to find out what in the hell is going on in the Department of Transport and how and where they intend to spend their money.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Tobin:** It is quite a reasonable request.

**The Chairman:** Agreed. Why do you not ask the minister that question, or give him permission to give you the list tomorrow, when he comes?

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I have enjoyed questioning you on the subject.

**The Chairman:** You will get a hell of a lot more from me on this basis than by just leaving it to his bureaucratic, natural reaction to your very interesting question.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, that word “bureaucrat” is much overused. These are thinking, vibrant human beings—

**The Chairman:** Public servants, yes.

**Mr. Tobin:** —who are able to contribute intelligently to this debate.

**Mr. Keyes:** Servants of the people.

**Mr. Tobin:** But you are not going to give me anything.

**The Chairman:** No. But I hope you put that question to the minister, because you laid some good groundwork for it.

**Mr. Benjamin:** I take it the airports that are being looked at and considered for the local authorities, public and private sector, to take over operation are Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto, and Montreal.

[Traduction]

même. C’est manifestement le témoin le plus à l’aise qui ait jamais comparu devant le comité.

**Le président:** Si vous n’êtes pas d’accord avec moi, je vais passer à quelqu’un d’autre. Je comprends votre argument, qui est intéressant et plausible. Les fonctionnaires pourraient vous donner la liste de leurs vingt grandes priorités pour les aéroports, comme je le leur ai demandé, et on pourra alors demander au ministre, demain, de nous dire quelles sont les trois premières en importance. De toute façon, vous savez très bien ce que je veux dire, mais vous êtes vraiment très habile. Moi aussi, j’ai bien hâte de l’entendre, mais attendons d’abord sa lettre pour savoir jusqu’où il peut aller. Je ne sais pas si vous étiez là quand on en a débattu.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j’essaie simplement de découvrir non pas s’il va nous remettre cette liste aujourd’hui, mais s’il existe une telle liste, s’il a les renseignements voulus et si, avec l’approbation du ministre, il peut communiquer ses renseignements au Comité des transports. Cela me paraît une demande fort raisonnable étant donné que nous avons le pouvoir—voir le devoir, à titre de parlementaires—de déterminer ce qui se passe au ministère des Transports et comment et où le ministère a l’intention de dépenser son budget.

**Le président:** J’en conviens.

**M. Tobin:** C’est une demande bien raisonnable.

**Le président:** D’accord. Pourquoi ne posez-vous pas la question au ministre, ou alors donnez-lui la permission de vous remettre la liste demain, quand il sera là?

**M. Tobin:** Monsieur le président, j’ai bien aimé vous poser des questions à ce sujet.

**Le président:** Vous en saurez beaucoup plus long, en m’interrogeant moi plutôt qu’en vous fiant à sa réaction toute naturelle de bureaucrate, à votre question très intéressante.

**M. Tobin:** Monsieur le président, on parle trop de bureaucrates. Ce sont des êtres humains réfléchis, sensibles. . .

**Le président:** Oui, des fonctionnaires.

**M. Tobin:** . . . qui sont capables d’intervenir intelligemment dans le débat.

**M. Keyes:** Ils sont au service du peuple.

**M. Tobin:** Mais vous ne voulez rien me donner.

**Le président:** Non. Mais j’espère que vous poserez la question au ministre parce que vous avez vraiment bien préparé le terrain.

**M. Benjamin:** J’en conclus que les aéroports dont on songe à confier l’exploitation aux autorités locales, à des entreprises publiques et privées, sont ceux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto et Montréal.



[Text]

**Mr. Barbeau:** Not Toronto.

**Mr. Benjamin:** I did not think so, because that is the one that makes money.

**Mr. Barbeau:** So does Vancouver and so do the others, in terms of potential.

**Mr. Benjamin:** Montreal: does that include both Dorval and Mirabel?

**Mr. Barbeau:** Yes, it does.

**Mr. Benjamin:** Have you had any feelers?

**Mr. Barbeau:** Yes, we are actively pursuing the transfer of those airports with local airport authorities, two of which are now legally constituted, as I mentioned before. Vancouver is legally constituted and has our and the minister's approval of their letters patent. Montreal is legally constituted, but we are negotiating some fine-tuning of their letters patent.

In the case of Calgary and Edmonton, they are going the provincial legislation route. The legislation has been passed in the House, but they are now in the process of writing up regulations. We think in a month or so the regulations will be in place. So they will also become legally constituted local airport authorities.

**Mr. Benjamin:** The Appleby situation was a squabble between the Town of Leduc and the rural municipality, on the one hand, and the City of Edmonton on the other.

**Mr. Barbeau:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Has that been resolved?

**Mr. Barbeau:** What has happened lately is that the Edmonton municipal council has passed, by a vote of 11 to 2, a resolution giving to the local group, which is not really a task force, the authority to negotiate the transfer by lease of the Edmonton Municipal Airport to that group. In Edmonton they are looking to the transfer of four airports in total: two from the federal government, one from the municipal, and one from the provincial.

**Mr. Benjamin:** And put them all under one authority.

**Mr. Barbeau:** Put them all under one authority.

**Mr. Benjamin:** You mentioned—and I guess that is the same as it has been the last two years—in Toronto and Vancouver there has been a surplus on operations, not a deficit. All the others had deficits. Is that correct?

• 1100

**Mr. Barbeau:** It is correct if we rely on the way we keep the books in Transport Canada. The answer is yes in that sense, but that means charges.

**Mr. Benjamin:** Somewhere I have a complete list of the 8 self-supporting airports, their revenues and expenditures, and the 97 others. No, there are 97 altogether; take off those 8. . . Where did I see it?

[Translation]

**M. Barbeau:** Pas celui de Toronto.

**M. Benjamin:** C'est ce que je pensais, parce que c'est le seul qui soit rentable.

**M. Barbeau:** Celui de Vancouver aussi et les autres pourraient l'être.

**M. Benjamin:** Quand vous parlez de Montréal, est-ce que cela comprend Dorval et Mirabel?

**M. Barbeau:** Oui.

**M. Benjamin:** Avez-vous un peu tâté le terrain?

**M. Barbeau:** Oui, nous sommes en train de négocier la cession de ces aéroports aux autorités aéroportuaires locales, dont deux ont déjà d'ailleurs une existence juridique, je vous l'ai déjà dit. L'aéroport de Vancouver est déjà constitué en société, et le ministre a approuvé ses lettres patentes. C'est la même chose pour l'aéroport de Montréal, mais nous en sommes à peaufiner les lettres patentes.

Dans le cadre des aéroports de Calgary et d'Edmonton, il a fallu que les assemblées législatives provinciales adoptent une loi. C'est fait, mais on est en train de rédiger les règlements. D'ici un mois environ, ce devrait être terminé. Les administrations aéroportuaires locales devraient constituer une entité juridique.

**M. Benjamin:** Pour l'aéroport *Appleby*, il y avait un conflit opposant la ville de Leduc et la municipalité rurale, d'une part, et la ville d'Edmonton, d'autre part.

**M. Barbeau:** En effet.

**M. Benjamin:** Est-ce réglé?

**M. Barbeau:** Dernièrement, le conseil municipal d'Edmonton a adopté par 11 voix contre 2 une résolution confiant au groupement local, qui n'est pas un véritable groupe de travail, le pouvoir de négocier la cession du bail de l'aéroport municipal d'Edmonton à ce groupement même. Il y aura en fait cession de quatre aéroports en tout: deux du gouvernement fédéral, un de l'administration municipale et un du gouvernement provincial.

**M. Benjamin:** Tous les aéroports seront administrés par la même société?

**M. Barbeau:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Vous avez dit—et c'est sans doute la même chose depuis deux ans—qu'à Toronto et Vancouver, il y avait un excédent d'exploitation et non un déficit. Tous les autres aéroports ont eu un déficit, n'est-ce pas?

**M. Barbeau:** C'est vrai selon la méthode comptable de Transports Canada. La réponse est donc affirmative en ce sens, mais il y aura des frais.

**M. Benjamin:** J'ai quelque part une liste des huit aéroports rentables, de leurs revenus et dépenses, et des 97 autres. Non, il y a en tout 97 aéroports, moins les huit. . . où ai-je vu cela?

[Texte]

**Mr. Barbeau:** This is in the main estimates, Part III, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** Yes, it is in Part III. I cannot find a list of each airport.

**Mr. Barbeau:** It is on page 3-52.

**Mr. Benjamin:** Oh, those are the self-supporting ones. But you have more than eight airports there. You include Halifax and Ottawa.

**Mr. Barbeau:** They are part of the international airports. The eight of them, with Dorval and Mirabel being considered one airport, are what we consider the self-supporting airports; they are the airports that come under our revolving fund financing arrangement.

**Mr. Benjamin:** On operating revenue and expenditures for those eight major locations, the self-supporting ones. . . You are showing a \$20 million loss on the eight collectively, is that correct?

**Mr. Barbeau:** In total, yes. In total, according to these figures here, we have a \$1.662 million loss.

**Mr. Benjamin:** On the airport revolving fund.

**Mr. Barbeau:** On the revolving fund.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, perhaps you could talk with our staff, and we could draft the proper letter to get the precise question answered on this specific matter.

**Mr. Chadwick:** Given the fact that the marketplace is not attracting traffic to Hamilton or some of the other places, I wonder if we could get some information on your landing fees at Pearson in comparison to some of the other major American airports, and if you could also address general aviation. My understanding is that more than 10 years ago your master plan indicated that you were trying to get general aviation out of Pearson Airport and that you would be working to that end. Your update of that master plan some five or six years later indicated you were still doing that. But my understanding is that in that period of time you took the landing fee of, I believe, \$5 for general aviation; you removed that landing fee and they land free. There is therefore no encouragement with respect to. . . I would like to see if you could get a comparison to other airports.

**Mr. Barbeau:** In partial answer, there are changes now in the landing fees. We are instituting minimum landing fees in both Toronto and Vancouver. But we will give you in writing an update.

**The Chairman:** On the comparative study I wanted you to do using the common denominators for the other airports, I threw in four, five or ten to get a broad perspective of Northern American airports and Heathrow, because we were there. That may be far out, but perhaps you could do that, especially in relation to the North American airports, Mr. Barbeau.

Colleagues, thank you very much for your co-operation. Thank you, witnesses, for coming today. We

[Traduction]

**M. Barbeau:** C'est dans la partie III du Budget des dépenses principal, monsieur le président.

**M. Benjamin:** En effet, c'est dans la partie III. Je n'arrive pas à trouver une liste de chaque aéroport.

**M. Barbeau:** C'est à la page 3-55.

**M. Benjamin:** Ce sont les aéroports rentables. Mais il y en a plus de huit ici. Il y a même ceux de Halifax et d'Ottawa.

**M. Barbeau:** Parce qu'ils sont au nombre des aéroports internationaux. Il y en a huit, Dorval et Mirabel étant considérés comme un seul aéroport, et tous sont rentables, selon nous. Ce sont ceux qui sont financés par le fonds renouvelable.

**M. Benjamin:** Pour ce qui est des revenus et dépenses d'exploitation de ces huit grands aéroports, ceux qui sont rentables. . . on indique un déficit collectif de 20 millions de dollars pour les huit aéroports, c'est bien cela?

**M. Barbeau:** C'est exact. En tout, selon les chiffres exposés ici, nous avons un déficit de 1.662 million de dollars.

**M. Benjamin:** Du fonds renouvelable des aéroports.

**M. Barbeau:** Du fonds renouvelable.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous pourriez peut-être formuler la question par écrit avec l'aide de vos collaborateurs afin d'obtenir une réponse précise.

**M. Chadwick:** Étant donné que le marché n'est pas tenté d'utiliser l'aéroport de Hamilton et d'autres non plus, pourriez-vous nous communiquer les droits d'atterrissage de l'aéroport Pearson et ceux des principaux aéroports américains et des renseignements aussi sur l'aviation générale? Si je ne m'abuse, votre plan cadre il y a dix ans indiquait que vous aviez l'intention d'interdire toute aviation générale à l'aéroport Pearson. La mise à jour de votre plan cadre cinq ou six ans plus tard indique que cet objectif n'avait pas changé. Or, il semble que pendant cette période, vous ayez supprimé le droit d'atterrissage de 5.00\$ pour l'aviation générale si bien que ces vols peuvent maintenant atterrir gratuitement. À mon avis, cela ne peut pas les inciter à. . . Je me demande si vous pourriez me procurer un tableau comparatif des droits d'atterrissage à divers aéroports.

**M. Barbeau:** Je peux déjà vous dire que nous sommes en train de modifier les droits d'atterrissage. Il y aura dorénavant des droits de base à Toronto et Vancouver. Nous vous donnerons la mise à jour par écrit.

**Le président:** Pour ce qui est de l'étude comparative que je vous ai demandé de faire en utilisant les dénominateurs communs des autres aéroports, j'ai dressé une liste de quatre, cinq ou dix aéroports nord-américains plus Heathrow parce que nous y sommes allés. C'est peut-être un peu loin, mais vous pourriez sans doute nous l'indiquer quand même pour qu'on puisse comparer avec les aéroports d'Amérique du nord.

Chers collègues, je vous remercie beaucoup de votre coopération. Je remercie les témoins d'être venus



[Text]

will be interested in receiving your correspondence, and we will see then whether we have to bring you back.

I did not means to disagree with Mr. Tobin, and I am surprised he did not realize that. I quite agree with the thrust, but I also understand the transition and the problem we are in between the parliamentary and congressional systems. There is no darn doubt about it: when you meet our congressional colleagues south of the border and when they come before a transport commissioner and people in your position from the Secretary of Transportation, be it airports or something else, those members know a heck of a lot more. It is their system; it is not blaming you. This is the frustration that members have.

• 1105

I understand your problem, and Mr. Tobin is very ingenious in trying to say you would give the list. Then of course he will be the first to castigate the minister if the minister has not moved on one of the items on the list that may be very close to his heart. Anyway, we will try to work it out.

I will be interested in your correspondence with that sort of general perspective: that we are trying to be a little more penetrating, and in an objective, apolitical way. So I hope you will conduct and comport yourselves accordingly—as you will.

**Mr. Benjamin:** Regina was on the list for 10 years.

**The Chairman:** I know.

Thank you very much for coming. We will look forward to your coming again in whatever capacity and certainly to receiving your letters.

This committee stands adjourned until 3.30 p.m. tomorrow, with the minister, in Room 209.

[Translation]

aujourd'hui. Nous attendrons avec impatience les renseignements que vous allez nous communiquer et nous déciderons alors s'il y a lieu de vous inviter à nouveau.

Je n'étais pas en désaccord avec M. Tobin et je suis étonné qu'il ne s'en soit pas rendu compte. Je suis d'accord avec son intention, mais je sais aussi qu'il y a une différence entre notre mode de fonctionnement et celui du Congrès. Il est évident que nos collègues du Congrès, chez nos voisins du Sud, peuvent en apprendre beaucoup plus car lorsque vos homologues du Secrétariat aux Transports témoignent devant le comité des Transports, ils peuvent en dire beaucoup plus long. Ce n'est pas de votre faute, c'est le système qui le veut ainsi. Voilà pourquoi les membres de notre comité sont un peu frustrés.

Je comprends le problème et M. Tobin est très rusé en essayant de vous faire dire que vous nous fournirez une liste. Évidemment, il sera le premier à fustiger le ministre si celui-ci ne s'est pas occupé de l'une ou l'autre des priorités figurant sur la liste qui lui tient le plus à coeur. De toute façon, nous verrons ce que nous pouvons faire.

Les documents que vous nous fournirez seront intéressants puisque nous essayons d'aller un peu plus à fond, dans un esprit objectif, apolitique. J'espère que vous vous comporterez en conséquence.

**M. Benjamin:** Régina est sur la liste depuis 10 ans.

**Le président:** Je sais.

Je vous remercie beaucoup d'être venus. Nous serons très heureux de vous accueillir à nouveau, pour quelque raison que ce soit, et, bien entendu, de recevoir les documents promis.

La séance est levée. Le Comité reprendra ses travaux demain, à 15h30, dans la pièce 209. Le ministre sera des nôtres.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

#### WITNESSES

##### *From the Department of Transport:*

Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister—Airports Group;  
Gerry Berigan, Director General—Commercial Development;  
Ed Warrick, General Manager—Major Crown Projects;  
Lester B. Pearson International Airport.

#### TÉMOINS

##### *Du ministère des Transports:*

Victor Barbeau, sous-ministre adjoint—Groupe des aéroports;  
Gerry Berigan, directeur général—Développement commercial;  
Ed Warrick, gestionnaire général—Grands projets de la Couronne: l'Aéroport international Lester B. Pearson.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Wednesday, April 4, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 37

Le mercredi 4 avril 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

**RESPECTING:**

Main Estimates 1990-91: Votes 1 and 45 under  
TRANSPORT

**CONCERNANT:**

Budget des dépenses principal 1990-1991: Crédits 1  
et 45 sous la rubrique TRANSPORTS

**APPEARING:**

The Honourable Doug Lewis,  
Minister of Transport

**COMPARAÎT:**

L'honorable Doug Lewis,  
Ministre des Transports

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 4, 1990

(45)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Stan Keyes, Pat Nowlan and Denis Pronovost.

*Acting Members present:* Christine Stewart for Maurice Dionne, Greg Thompson for Darryl Gray and David Walker for Joe Comuzzi.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Doug Lewis, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Glen Shortliffe, Deputy Minister; Ran Quail, Assistant Deputy Minister—Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, February 22, 1990 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1991. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, March 22, 1990, Issue No. 34.*)

The Chairman called Votes 1 and 45 under TRANSPORT.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 4:14 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
Clerk of the Committee

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 4 AVRIL 1990

(45)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 37, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost.

*Membres suppléants présents:* Christine Stewart remplace Maurice Dionne; Greg Thompson remplace Darryl Gray; David Walker remplace Joe Comuzzi.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Comparait:* L'honorable Doug Lewis, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Glen Shortliffe, sous-ministre; Ran Quail, sous-ministre adjoint de la marine, commissaire de la Garde côtière canadienne.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi daté du jeudi 22 février 1990, soit l'étude du Budget des dépenses principal pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1991 (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 22 mars 1990, fascicule n° 34*).

Le président appelle les crédits 1 et 45, sous TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 16 h 14, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Marc Bosc



**EVIDENCE***[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Wednesday, April 4, 1990

• 1533

**The Chairman:** Colleagues, we have a quorum to hear evidence.

Mr. Minister, welcome back. I know you have a very definite timetable. Normally we would be out of here at 5 p.m., but if the bells ring, which I expect they are going to do rather shortly, we will have to arrange something else. We will see how far we go today. Mr. Minister, perhaps you could begin reading your statement.

**Hon. Douglas Grinslade Lewis (Minister of Transport):** Mr. Chairman, I would like to take this opportunity to discuss the the substance use strategy because it was made public the Friday after I had appeared here. It has been sent to your committee for very good reason. I want to reiterate that I am looking forward to the comments of the committee about this important safety-related matter. You people are, as far as I am concerned, the first part of the consultative process.

• 1535

Brièvement, voici le plan d'action que nous proposons:

1. exiger des employeurs qu'ils fournissent des programmes d'éducation sur la consommation d'alcool et de drogues aux titulaires de postes reliés à la sécurité;
2. exiger que tous les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports aient accès à un programme d'aide;
3. élaborer les mesures législatives nécessaires pour exiger le dépistage de l'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité: après un accident; dans le cadre d'un examen médical; avant l'embauche dans un poste relié à la sécurité; «pour cause» (pour des motifs raisonnables); et en vertu d'un programme comportant un élément imprévu en milieu de travail.

I want to say I think it is unfortunate that the media has focused on the issue of testing. I really mean that. I know as a former employer that you are much better off to help an employee realize he has a substance use problem and to help that employee to rehabilitate. As a Minister of the Crown, my emphasis and my focus would be on education and rehabilitation. The drug testing is part of it, but it is by no means to me the most important part of the whole issue.

I want to stress that, Mr. Chairman. You have heard from my deputy on the subject. I hope your committee in its deliberations would call a representative array of witnesses from all disciplines vis-à-vis this important issue in order to find out exactly how they feel about it and

**TÉMOIGNAGES***[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le mercredi 4 avril 1990

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum pour entendre les témoins.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. Je sais que vous avez un emploi du temps à respecter. Normalement, notre séance devrait être terminée à 17 heures; cependant, si le timbre se fait entendre, ce qui devrait se produire sous peu, nous devons prendre d'autres dispositions. Voyons jusqu'où nous pouvons aller. Vous pourriez peut-être, monsieur le ministre, nous lire votre déclaration.

**L'honorable Douglas Grinslade Lewis (ministre des Transports):** Monsieur le président, j'aimerais aujourd'hui discuter de la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues qui a été rendue publique vendredi dernier après ma comparution devant ce Comité. Cette stratégie a d'ailleurs été renvoyée à votre Comité pour des raisons très pertinentes. Je vous répète que j'attends les commentaires de ce Comité au sujet de cette importante stratégie en matière de sécurité. Votre Comité représente la première étape de consultation.

Briefly, the action plan we have proposed includes:

1. requiring employers to provide substance-use education for transportation employees in safety-sensitive positions;
2. requiring all such workers to have access to an employee assistance program; and
3. developing legislation to require substance testing of transportation employees in safety-sensitive positions: after an accident, for a medical exam, before employment begins in a safety-sensitive position, "for-cause", and under a program having a random element in the workplace.

Il est malheureux que les médias se soient attardés à la question du dépistage. J'insiste sur ce point. À titre d'ancien employeur, je sais qu'il est préférable d'aider un employé à comprendre son problème de consommation d'alcool ou de drogues et l'aider à se réadapter. À titre de ministre, j'insiste sur l'éducation et la réadaptation. Le dépistage constitue un volet de ce programme, mais cependant, selon moi, il ne s'agit pas là de l'aspect le plus important de cette question.

J'insiste d'ailleurs sur ce point, monsieur le président. Le sous-ministre des Transports vous a d'ailleurs présenté son point de vue à ce sujet. J'espère que votre Comité convoquera des témoins représentant toutes les disciplines au sujet de cette importante question pour savoir quelle

[Texte]

what they feel is the most effective way of dealing with the problem.

I had a longer prepared text, but since we are to be interrupted or may be, I think it would be more productive to move into questions.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. I think colleagues would agree with that. For purposes of record, we have a motion to have taken as read the written statement that the minister in part has given, which sets out in a little more detail the generality of what he just explained to us.

**Statement by the Hon. Douglas Lewis, Minister of Transport:**

Mr. Chairman, members of the standing committee, ladies and gentlemen:

I am pleased to be with you today and I would like to take this opportunity to speak on the substance-use strategy.

I look forward to hearing your comments and recommendations about this important, safety-related matter.

I consider the involvement of this standing committee to be an essential element in the consultative process.

The strategy I tabled March 16 is a comprehensive and balanced approach to addressing the problem of substance use while maintaining and enhancing transportation safety.

It is preventive and remedial in nature and builds on existing safety measures.

Briefly, the action plan we have proposed includes:

1. Requiring employers to provide substance-use education for transportation employees in safety-sensitive positions;
2. requiring all such workers to have access to an employee assistance program; and
3. developing legislation to require substance testing of transportation employees in safety-sensitive positions:

- after an accident;
- for a medical exam;
- before employment begins in a safety-sensitive position;
- “for-cause”; and
- under a program having a random element in the workplace.

As I predicted the day I tabled this strategy, the issue of testing has been the focus of some debate.

[Traduction]

est leur opinion à ce sujet et quelle est, selon eux, la façon la plus efficace de traiter ce problème.

J'avais préparé un exposé beaucoup plus long, mais étant donné que la séance sera probablement interrompue, il est peut-être préférable de passer aux questions.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre. Je pense que mes collègues sont d'accord avec vous à ce sujet. Pour le bénéfice du compte rendu, nous avons une motion pour annexer au compte rendu de cette séance la déclaration écrite qui nous a été en partie lue par le ministre. Cette déclaration explique plus en détail les points saillants qui viennent de nous être présentés.

**Déclaration de l'honorable Douglas Lewis, ministre des Transports:**

Monsieur le président, membres du Comité permanent, Mesdames et Messieurs:

Je suis heureux d'être parmi vous aujourd'hui et j'aimerais profiter de cette occasion pour vous parler de la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues.

J'ai hâte de connaître vos commentaires et vos recommandations sur cette importante question de sécurité.

À mes yeux, la participation du Comité permanent est un élément essentiel du processus de consultation.

La stratégie que j'ai présentée le 16 mars dernier est une approche complète et équilibrée au problème de la consommation d'alcool et de drogues tout en maintenant et en rehaussant la sécurité des transports.

De nature préventive et palliative, elle se fonde sur les mesures existantes.

Brièvement, voici le plan d'action que nous proposons:

1. exiger des employeurs qu'ils fournissent des programmes d'éducation sur la consommation d'alcool et de drogues aux titulaires de postes reliés à la sécurité;
2. exiger que tous les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports aient accès à un programme d'aide, et
3. élaborer les mesures législatives nécessaires pour exiger le dépistage de l'alcool et des drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité:

- après un accident;
- dans le cadre d'un examen médical;
- avant l'embauche dans un poste relié à la sécurité;
- «pour cause» (pour des motifs raisonnables), et
- en vertu d'un programme comportant un élément imprévu en milieu de travail.

Comme je l'avais prévu le jour où j'ai déposé cette stratégie, la question du dépistage a soulevé quelques débats.



## [Text]

Some have expressed concern that it could violate human rights.

Let me be unequivocal about this: Legislation will be drafted with human rights—and privacy rights—very much in mind.

As a former Minister of Justice, responsible for the protection of the Canadian Human Rights Act and the Privacy Act, I will not propose any legislation which violates the Charter.

Legislation will be designed to ensure that persons with substance-use problems are treated in a fair and humane way.

We are committed to helping people who have drug-and-alcohol problems in a fair and humane manner.

We cannot—and will not—turn our backs on them. But we must remain committed to transportation safety.

As Canadians, we have a long and proud tradition of assisting those in need. We will uphold that tradition as we deal with the problems of substance use in the transportation system.

I wish to emphasize that the strategy is a three-pronged program involving education, employee assistance programs and improved identification.

It is not just a drug-testing program.

Education requirements in the strategy will ensure employees receive regular information on the effects of substance use in the workplace, with specific reference to the safety aspects of their jobs.

The strategy also requires employers to ensure workers in safety-sensitive positions have access to employee assistance programs.

None of these program elements can, on their own, effectively combat substance-use problems. But, together, they are the most effective way of dealing with the problem.

This substance-use strategy is a purely Canadian initiative to deal with a Canadian problem. It draws on the results of Transport Canada's comprehensive study of the issue, which was undertaken following this committee's examination of the railway industry.

As you know, as Minister of Transport, I am responsible for maintaining and enhancing transportation safety. The United States' intention to apply new

## [Translation]

Certains ont exprimé des craintes qu'il ne viole les droits de la personne.

Permettez-moi d'être clair: lors de la rédaction de dispositions législatives à ce sujet, nous tiendrons compte des droits de la personne et de la protection de la vie privée.

En tant qu'ancien ministre de la Justice, chargé de la protection de la Loi canadienne sur les droits de la personne et de la Loi sur la protection des renseignements personnels, je ne proposerai pas de mesures législatives qui violent la Charte.

Nous mettrons au point des dispositions législatives afin de garantir que les personnes aux prises avec des problèmes de consommation d'alcool et de drogues soient traitées de façon équitable et humaine.

Nous nous engageons à venir en aide aux personnes qui éprouvent des problèmes de consommation d'alcool ou de drogues et le faire d'une façon équitable et humaine.

Il n'est pas du tout question que nous leur tournions le dos. Mais nous demeurons engagés à maintenir la sécurité des transports.

Depuis toujours, nous, Canadiens, venons en aide aux personnes dans le besoin, et nous en sommes fiers. En nous attaquant au problème de la consommation d'alcool et de drogues dans le secteur des transports, nous maintiendrons cette tradition.

J'aimerais souligner que cette stratégie est un programme à trois volets: l'éducation, les programmes d'aide aux employés et une meilleure détection.

Il ne s'agit pas simplement d'un programme de dépistage des drogues.

Les exigences de la stratégie en matière d'éducation visent à garantir que les employés seront régulièrement renseignés sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues en milieu de travail, particulièrement en ce qui concerne l'élément sécurité de leur poste.

Cette stratégie exige également des employeurs qu'ils mettent des programmes d'aide à la disposition des titulaires de postes reliés à la sécurité.

Aucun des éléments de ce programme ne peut, à lui seul, régler efficacement les problèmes de consommation d'alcool et de drogues; mais ensemble, ils sont très efficaces.

La stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues est une initiative purement canadienne pour traiter un problème canadien. Elle s'appuie sur les résultats d'une étude d'ensemble de la question effectuée par Transports Canada, à la suite de l'examen de l'industrie ferroviaire par ce Comité.

Comme vous le savez, je suis responsable, à titre de ministre des Transports, de maintenir et d'accroître la sécurité des transports. Nul doute que l'intention des États-

[Texte]

substance-use rules in transportation in 1992 will certainly have an impact on the transportation scene.

But my officials have made it clear to the U.S. Department of Transportation that Canada will determine its own solutions to substance-use problems.

Through our substance-use strategy, we are pledged to fair and effective action to combat this transportation safety-related problem.

Maintaining and enhancing transportation safety is my top priority. The system is safe and our substance-use strategy is designed to keep it that way.

I look forward to your continued advice and recommendations as we move ahead together to shape this and other federal programs that will meet the needs of transportation and the travelling public well into the 21st century.

Thank you.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I have other questions on another subject, but I did want to put one question to the minister on this in light of receiving this document.

In light of the fact that you say as a former Minister of Justice responsible for the protection of human rights and the Privacy Act, I can understand why questions—and I am getting telephone calls to my office where heads of unions or heads of organizations are calling to get a better understanding of where I am coming from on this issue. It is not so much the media focus, but what the public and heads of these organizations are focusing on is the application of trying to proceed with a drug test. In its basic form we all know what might have to be done in order to produce a sample to prove substance use or at what level it may be, for safety reasons or others.

Mr. Minister, if you are concerned with the Human Rights Act and the Privacy Act and to get your point across on education, rehabilitation and all the rest of it, am I correct to understand that possibly the minister is considering putting the idea of the actual test, if it does not meet your high standards on human rights and privacy, aside to accomplish the education and rehabilitation means of this legislation?

**Mr. Lewis:** No, I would not say so, Mr. Keyes. You are going to be hearing witnesses. I would think you will hear the standpoint of the union vis-à-vis testing and how they feel tests should or should not be applied. You will hear employers. I have already heard from one employer who

[Traduction]

Unis d'appliquer de nouveaux règlements sur la consommation d'alcool et de drogues dans les transports en 1992 aura des répercussions sur la scène des transports.

Cependant mes représentants ont indiqué clairement au Département américain des Transports que le Canada établira ses propres solutions dans ce domaine.

Forts de notre stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues, nous nous engageons à prendre des mesures justes et efficaces pour lutter contre ce problème touchant la sécurité des transports.

Le maintien et l'accroissement de la sécurité des transports demeurent ma toute première priorité. Le réseau actuel est sûr, et c'est pour qu'il demeure sûr que nous avons conçu la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues.

Je compte sur vos conseils et recommandations, comme toujours, pour qu'ensemble, nous donnions forme à ce programme et à d'autres programmes du gouvernement fédéral qui répondront aux besoins des transports et des voyageurs bien au-delà du tournant du siècle.

Merci.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** J'aimerais vous poser des questions sur un autre sujet, mais, suite à la présentation de cet exposé, je désire vous poser une question sur ce sujet.

En tant qu'ancien ministre de la Justice, chargé de la protection des droits de la personne et de la Loi sur la protection des renseignements personnels, je peux comprendre pourquoi les questions. . . Je reçois d'ailleurs des appels à mon bureau provenant de chefs de syndicats ou de chefs d'organismes qui veulent savoir quelle est ma position à ce sujet. Outre l'attention que les médias ont accordée à ce sujet, le public et les chefs de ces organismes veulent savoir de quelle façon le programme de dépistage des drogues sera mis en oeuvre. Essentiellement, nous savons tous en quoi consiste le prélèvement d'un échantillon pour déterminer la consommation d'alcool ou de drogues et nous connaissons les limites à ne pas dépasser pour des raisons de sécurité.

Si la Loi canadienne sur les droits de la personne et la Loi sur la protection des renseignements personnels soulèvent des inquiétudes, et si je comprends bien ce que vous voulez dire au sujet de l'éducation, de la réadaptation et de tous ces autres aspects, ai-je raison de dire que le ministre songerait peut-être à éliminer le dépistage, s'il ne pouvait répondre aux normes élevées en matière de droits de la personne et de protection des renseignements personnels afin de mettre en oeuvre les programmes d'éducation et de réadaptation prévus dans ces mesures législatives?

**M. Lewis:** Non, je n'irais pas jusque là, monsieur Keyes. Vous allez d'ailleurs entendre des témoins. J'imagine que les syndicats vous présenteront leur point de vue au sujet du dépistage et de la façon qu'il devrait être effectué. Vous entendrez également le point de vue



*[Text]*

had concerns about how the testing would be applied so that it would be fair to the employee. That is coming from an employer, not a union management person.

• 1540

My suggestion is that you examine that entire issue, including education, rehabilitation and testing, and question the witnesses so that we, including my officials, can take an attitude and an approach from these deliberations that people who are involved would feel to be fair. From that, we can formulate an approach and then test it against the Charter of Rights and Freedoms.

That is how I see the process happening. No one is busy drafting laws or regulations. This committee is hearing witnesses.

**Mr. Keyes:** Would a test with the Charter of Rights and Freedoms occur before or after implementation of legislation?

**Mr. Lewis:** You must have something to test it with.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** That is right.

**Mr. Lewis:** A suggestion will flow from this committee. We will then draft the legislation, then test it, before it even reaches the stage of being legislation.

**Mr. Keyes:** I wish the minister the best of luck.

**Mr. Lewis:** It is not a matter of luck, but of applying one's judgment.

**Mr. Keyes:** With regard to the situation we experienced yesterday with members of Transport Canada who were before us, I had put the question to them on the subject of Hamilton Airport and had asked them about their own study on aviation in southern Ontario, in which Hamilton is graphically depicted as being the main alternative, with some minor adjustments in relative terms, resulting in the upgrading of the airport in order for it to accommodate some of that pressure at Pearson. They responded by saying, interestingly, that I was touching on areas that had more to do with you, as Minister of Transport, than with the officials who were primarily present to provide the technical answers.

So I would like to ask you, now that you are before us, what your political leaning is in that regard. Do you feel the political will could exist to come forward and do more than study? We have had study after study on Hamilton Airport and on how it can play a role in the southern Ontario air corridor. Can we hope for anything more from the Minister of Transport on the political will to come forward and say that Transport Canada will have a serious look at Hamilton Airport?

**Mr. Lewis:** Yes. I think it is fair for officials to suggest that the discretion and the political will of the minister

*[Translation]*

des employeurs. Un employeur a déjà communiqué avec moi. Ce dernier avait des inquiétudes, il voulait que le dépistage effectué soit juste envers les employés. Il s'agissait là du point de vue d'un employeur et non pas de celui d'un représentant de syndicat.

Vous devriez étudier toute cette question, y compris l'éducation, la réadaptation, et le dépistage, et poser ensuite des questions aux témoins pour que mes collaborateurs et moi-même puissions nous faire une idée de ce que pensent les intéressés. En nous fondant sur cela, nous pourrions ensuite formuler une approche et voir si elle est conforme à la Charte des droits et libertés.

Voilà comment je vois les choses. Pour l'instant, personne ne rédige de loi ou de règlement; le Comité entend des témoins.

**M. Keyes:** Est-ce qu'on cherchera à déterminer la conformité avec la Charte des droits et libertés avant ou après l'entrée en vigueur de la loi?

**M. Lewis:** Il faut avoir quelque chose de concret pour déterminer cela.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** C'est exact.

**M. Lewis:** Ce Comité va formuler une recommandation; nous rédigerons alors un projet de loi, nous le mettrons à l'épreuve, et cela, bien avant qu'il n'entre en vigueur.

**M. Keyes:** Je souhaite bonne chance au ministre.

**M. Lewis:** Ce n'est pas une question de chance, mais bien de jugement.

**M. Keyes:** Quant à la situation d'hier, quand nous recevions des représentants de Transports Canada, je leur ai posé une question au sujet de l'aéroport de Hamilton, je leur ai demandé de me parler des études qu'ils ont effectuées sur l'aviation dans le sud de l'Ontario. En effet, dans cette région, Hamilton est considérée comme la principale solution de remplacement, avec quelques ajustements mineurs, amélioration des installations pour accueillir une partie du trop-plein de Pearson. Ce qui est intéressant, c'est qu'ils m'ont répondu que cela relevait surtout de vous, le ministre des Transports, beaucoup plus que des fonctionnaires dont l'opinion est purement technique.

Maintenant que vous êtes là, j'aimerais savoir où vont vos préférences politiques. Est-ce que vous considérez que la volonté politique existe, qu'on pourrait aller au-delà d'une simple étude? L'aéroport de Hamilton a fait l'objet d'un grand nombre d'études et on s'est interrogé interminablement sur le rôle qu'il pourrait jouer dans le corridor aérien du sud de l'Ontario. Faut-il espérer que le ministre des Transports fera preuve de volonté politique et déclarera que son ministère étudie sérieusement le cas de l'aéroport de Hamilton?

**M. Lewis:** Oui. Les fonctionnaires ont raison quand ils disent que la volonté politique du ministre doit intervenir

[Texte]

are required to do something about Hamilton Airport. Within the context of the southern Ontario airport strategy, we are somewhat constricted by environmental assessments that must be carried out.

But I am prepared to examine anything that will serve to attract more air traffic to Hamilton as part of a strategy to relieve the pressures on Pearson and to make air travel in the entire area more effective. In answer to the question as to whether there is a political will to do something for Hamilton, yes, there is that will. There is no political will to have the problem continue any longer than it must. You and I may disagree about what gets done, but I am prepared to look at the situation.

**Mr. Keyes:** In the past the question has always been asked as a quick supplementary. I am sure you have not been blind to the situation. You are part of the Cabinet and do sit in on the decisions taking place.

I sometimes fear that, for some reason other than money—because Hamilton could be upgraded to accommodate some of the problems of Toronto far less expensively than building a Pickering airport, for instance, in relative terms—something is being said or done or not being done for Hamilton that we cannot put our finger on.

Why the delay? Why the lack of political will to do this? Why so many studies, all with results that point to Hamilton, yet the issue does not seem to get farther than the letter—

**Mr. Lewis:** Because I cannot make planes land at Hamilton. I have to make it attractive for them to land at Hamilton. Obviously it is a very viable solution for us to approach everything for which we do not need an environmental assessment review panel and for which we have the money and just see what it takes to get planes to land at Hamilton.

• 1545

I have no bias against Hamilton. There is no known political bias against Hamilton. It is in everybody's interest. I do not see it as Hamilton; it is that entire area—Kitchener-Waterloo, Guelph, and the Niagara Peninsula. That vast population area could use Hamilton, but a lot of political will has to be exercised. For example, we need the political will from the Minister of Transport from the Province of Ontario to give us a highway system as good as, or better than, Pearson.

Let me give you an example of political will. I have a question for Mr. Wrye. When you drive into Toronto's airport on beautiful smooth highways, and you come to that fork in the road where it says "Terminal 1 and Terminal 2", do you know where that is?

[Traduction]

si l'on veut faire quelque chose à l'aéroport de Hamilton. Dans le cas de la stratégie aéroportuaire dans le sud de l'Ontario, nous sommes quelque peu limités par les études sur l'environnement à effectuer.

Cela dit, tout ce qui pourrait attirer une proportion plus importante du trafic aérien vers Hamilton, soulageant ainsi le trafic à l'aéroport Pearson, tout ce qui pourrait faciliter les déplacements aériens dans toute la région me semble digne d'être étudié. Vous me demandez si la volonté politique existe et si on a l'intention de faire quelque chose à Hamilton: je vous réponds que oui, elle existe. Personne ne souhaite prolonger le problème inutilement. Vous et moi ne sommes peut-être pas d'accord sur ce qui doit se faire, mais j'ai l'intention d'étudier la situation.

**M. Keyes:** Jusqu'à présent, c'est une question qu'on a toujours posée subsidiairement, en vitesse, mais je suis certain que vous n'ignorez pas la gravité de la situation. Vous siégez au Cabinet, vous assistez à des séances où les décisions sont prises.

J'ai l'impression qu'il y a peut-être quelque chose, quelque chose qui a été dit ou fait, et qui empêche de faire quelque chose pour Hamilton, mais je n'arrive pas à mettre le doigt dessus. Et je précise qu'il ne s'agit pas d'argent car il en coûterait beaucoup moins cher de faire des travaux à Hamilton pour accueillir le trop-plein de Toronto que de construire un aéroport à Pickering, par exemple.

À quoi faut-il attribuer ces délais? D'où vient cette absence de volonté politique? Pourquoi a-t-on jugé bon de faire tant d'études qui, toutes, désignent Hamilton, mais qui ne semblent pas nous avancer beaucoup, qui restent lettre morte. . .

**M. Lewis:** Parce que je ne peux pas forcer les avions à atterrir à Hamilton. Il faut les persuader de venir atterrir à Hamilton. Évidemment, nous avons tout intérêt à prendre toutes les mesures qui n'exigent pas une évaluation de l'environnement et pour lesquelles nous disposons des fonds nécessaires, toutes les mesures qui peuvent amener les avions à venir atterrir à Hamilton.

Je n'ai pas de préjugé contre Hamilton. Politiquement, personne n'a de préjugé contre Hamilton, il y va de l'intérêt général. Pour moi, ce n'est pas Hamilton en soi, mais toute cette région, Kitchener-Waterloo, Guelph et la péninsule du Niagara. Toute cette population pourrait utiliser les installations de Hamilton, mais pour y parvenir, il faut exercer une volonté politique ferme. Par exemple, le ministre des Transports de la province de l'Ontario doit nous donner un système routier équivalent ou supérieur à celui qui entoure l'aéroport Pearson.

Je vais vous donner un exemple de volonté politique. J'ai une question à poser à M. Wrye. Quand vous roulez vers l'aéroport de Toronto sur d'excellentes routes, vous arrivez à un croisement où le terminal 1 et le terminal 2 sont annoncés. Vous voyez ce que je veux dire?



[Text]

**Mr. Keyes:** Yes.

**Mr. Lewis:** And you know that beyond the fork is the listing of the airlines that use Terminal 2, so if you did not make it, you go around again.

**Mr. Benjamin:** You have to stop and read it.

**Mr. Lewis:** Do you know who is in charge of that? Mr. Wrye. I found that out last weekend, so I am going to ask Mr. Wrye if he has the political will to put those signs before you get to the fork in the road.

**Mr. Keyes:** We would all definitely like to see some cooperation with federally regulated airports and what goes on in those lanes.

**Mr. Lewis:** I am counting on you to go back to Mr. Wrye and ask Mr. Wrye if he has the political will to put in a road system and a network that will enable people to find Hamilton. I have been a resident of southern Ontario for 52 years and if you asked me to quickly find the Hamilton Airport I would have a lot of trouble doing it. Okay? Mr. Benjamin shakes his head.

**Mr. Keyes:** I would trust that Mr. Benjamin has not been to Hamilton and the Hamilton Airport in 20 years, but aside from that fact, there are signs. It is clearly marked, and I just—

**The Chairman:** Let us get another question in here.

**Mr. Keyes:** I am glad to say I am encouraged by the remarks of the minister, and if we can get Bill Wrye in Ontario to say we will put in a connecting link to the 403, which is clearly a great highway in Hamilton, we will have an airport on our hands.

**The Chairman:** Great. I remember being in Mount Hope in 1981 in an opposition capacity. The good burghers of Mount Hope were looking at their airport on a nice hot summery day, sultry as the devil—nice beautiful people, nice beautiful thing, there was a big silo barn outside—and I got the impression the people at that time were very concerned about expanding their airport because they did not want some of their pasture and other lands cut up.

**Mr. Benjamin,** we are checking to see the vote. We do not know if this is the important vote to clear the House for strangers or what it is, but we are just checking on it at the moment. Whatever it is, it is a half-hour bill.

**Mr. Benjamin:** A red light will flash.

**The Chairman:** The light was flashing just a moment ago and it just stopped, so we are going to let you have a question.

**Mr. Benjamin:** I want to tell my friend from Hamilton I have been there twice on planes, and I did not like it.

[Translation]

**M. Keyes:** Oui.

**M. Lewis:** Vous savez donc qu'après cette fourche un panneau donne la liste des compagnies aériennes qui utilisent le terminal 2 et, si vous le ratez, vous devez refaire le tour encore une fois.

**M. Benjamin:** Il faut pratiquement s'arrêter pour le lire.

**M. Lewis:** Savez-vous qui est responsable de cela? Monsieur Wrye. C'est ce que j'ai constaté la semaine dernière et je vais demander à M. Wrye s'il dispose d'un pouvoir politique suffisant pour pouvoir obtenir que ces pancartes soient installées avant la fourche.

**M. Keyes:** Nous aimerions tous voir un peu plus de coopération entre le fédéral qui régit les aéroports et les autorités responsables des routes environnantes.

**M. Lewis:** Je compte sur vous pour aller voir M. Wrye et pour lui demander s'il a suffisamment de poids politique pour organiser le réseau routier de telle façon que les gens trouvent la ville de Hamilton. J'habite le sud de l'Ontario depuis 52 ans et si vous me demandiez de trouver l'aéroport de Hamilton en vitesse, j'aurais beaucoup de mal à le faire. D'accord? M. Benjamin secoue la tête.

**M. Keyes:** J'imagine que M. Benjamin n'a pas dû mettre les pieds à Hamilton ou à l'aéroport depuis 20 ans, mais cela dit, il y a des pancartes. C'est indiqué clairement et je...

**Le président:** Passons à une autre question.

**M. Keyes:** Les observations du ministre me rassurent et s'il peut convaincre Bill Wrye de construire un raccordement avec la 403, la voie principale dans Hamilton, cela mettrait l'aéroport de Hamilton sur la carte.

**Le président:** Parfait. Je me souviens d'avoir été à Mount Hope en 1981 quand je faisais partie de l'opposition. Les bons bourgeois de Mount Hope contemplaient leur aéroport par une belle journée d'été bien chaude, passablement étouffante, d'excellents bourgeois, un endroit admirable, décoré par un silo à proximité, et j'ai eu l'impression que tout ce monde-là s'inquiétait de voir l'aéroport se développer et envahir les pâturages et les terrains environnants.

Monsieur Benjamin, nous nous informons au sujet du vote. Nous ne savons pas s'il s'agit du vote particulièrement important sur la motion qui doit expulser les étrangers de la Chambre, mais nous vérifions. Quoi qu'il en soit, cela ne prendra qu'une demi-heure.

**M. Benjamin:** Il y aura un feu rouge clignotant.

**Le président:** La lumière a clignoté tout à l'heure, puis elle s'est éteinte, vous pouvez donc poser une question.

**M. Benjamin:** Je voulais seulement vous dire que je suis allé deux fois à Hamilton par avion et que je n'ai pas aimé cela.

[Texte]

**The Chairman:** For the interest of the committee members, the Speaker is giving a ruling. That may affect our deliberations.

**Mr. Keyes:** Do you like sitting around Toronto instead?

**The Chairman:** Question, and then we are going to switch around quickly. We are going to have questions from everybody.

**Mr. Keyes:** I have heard he does not like Toronto either, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** It is worse.

**The Chairman:** As Mr. Benjamin collects his mind for the question, I want to let members know in terms of your question earlier, Mr. Keyes, that on Tuesday—and this is an answer in part to the minister's *obiter dictum* about getting a representative capacity of witnesses—we have the Canadian Labour Congress, the Air Transport Association of Canada, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Merchant Service Guild, the Canadian Civil Liberties Association, the International Association of Machinists and Aerospace Workers, and the Canadian Business Aircraft Association. So that is going to be a pretty full day on the issue of substance use.

• 1550

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to put my first question to the minister. I like some of the criteria laid out in this drug abuse thing and I hope this committee really gets into it, including travel.

On the air traffic control thing, the minister has said that all is well and air travel in Canada is safe. He and I know that everything is not safe, including whether or not he and I get re-elected. I understand from your department that there are about 320 trainees in air traffic control. I do not know what your department says, but air traffic controllers tell me there is a 70% failure rate. That leaves you with 96 and the average age of air traffic controllers means you have to replace 900 of them. When you deduct from the remaining 96 the attrition rate by way of retirement, medical reasons, firings or whatever, you will have, from what I am told, a net gain of 5 controllers out of the 320 you started with.

Mr. Minister, your department says we need 200 more, the air traffic controllers say we need 400, but using your figures we will need 60 years to get the numbers we need with current practices. I appreciate that you do not want to get the public worried and panicked about safety in the air. We are doing a good job, all things considered. That is not the argument. But for the past 10 years, air traffic controllers, airline pilots, members of this committee and other organizations have repeatedly begged, warned and

[Traduction]

**Le président:** Le président va maintenant prendre une décision qui pourrait avoir des répercussions sur nos délibérations.

**M. Keyes:** Est-ce que vous préférez perdre du temps dans les salles d'attente de Toronto?

**Le président:** Une question, puis tout le monde pourra parler rapidement et poser des questions à tour de rôle.

**M. Keyes:** Monsieur le président, il n'aime pas Toronto non plus.

**M. Benjamin:** C'est pire.

**Le président:** Pendant que M. Benjamin rassemble ses idées pour poser une question, monsieur Keyes, vous avez dit tout à l'heure que le ministre avait parlé d'une série de témoins représentatifs et je peux vous dire que mardi prochain le Congrès du travail du Canada, l'Association des transports aériens du Canada, l'Association des propriétaires et des pilotes d'avion, la Guilde de la marine marchande, l'Association des libertés civiles, l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale et l'Association canadienne des appareils d'affaires, tout ce monde doit comparaître. Cela devrait donc permettre une discussion exhaustive.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je veux poser ma première question au ministre. J'aime bien certains des critères qu'il a énoncés relativement à l'abus des drogues, et j'espère que le comité entreprendra un examen approfondie de cette question et qu'il prévoira notamment de se déplacer pour ce faire.

En ce qui concerne le contrôle du trafic aérien, le ministre soutient que tout va bien et que l'avion est un mode de transport sûr au Canada. Lui et moi savons très bien que rien n'est sûr, pas même notre réélection. D'après les renseignements obtenus du ministère, il semble que quelque 320 stagiaires participent au programme de formation pour les contrôleurs aériens. Je ne sais pas ce qu'en dit le ministère, mais les contrôleurs aériens me disent que le taux d'échec est de 70 p. 100. Ainsi, seulement 96 de ces 320 stagiaires réussiront leur cours, et l'âge moyen des contrôleurs aériens est tel que vous devrez remplacer 900 des contrôleurs actuellement en poste. Or, si l'on tient compte des départs dus à la retraite, à des raisons médicales, au licenciement ou à quelque autre raison, il semble que vous aurez un gain net de cinq contrôleurs sur les 320 que vous aviez prévus au départ.

Monsieur le ministre, le ministère dit qu'il nous faudrait 200 contrôleurs de plus, les contrôleurs nous disent qu'il en faudrait 400 de plus, mais, si l'on se fie à vos chiffres, il faudrait 60 ans pour obtenir le nombre de contrôleurs dont nous avons besoin dans les circonstances actuelles. Je comprends que vous ne vouliez pas alarmer le public quant à la sécurité du transport aérien. Tout compte fait, nous faisons un bon travail. Je ne dis pas le contraire. Mais depuis dix ans, les contrôleurs aériens, les



[Text]

told the government what they were faced with. Nobody would believe us.

If you do not agree with these figures, are you in a position to announce that you are going to speed up training? You need three years' lead time to get an air traffic controller into a control tower, and according to your own figures you are not going to reach your figure of 200 even by 1994. Are you prepared to increase it?

**Mr. Lewis:** We have 360 air traffic controllers who have been hired and have been in training over the past 15 months. I suppose we could sit here and argue about the mathematics of it for a long time. I am not prepared to do that with you. I am prepared to tell you that we have doubled the training capacity. We have 312 people in training. There is no question about the failure rate, that speaks to the quality of people we were hiring or attracting.

**Mr. Benjamin:** It is a tough job.

**Mr. Lewis:** It is a tough job and nobody that denies that. We have hired former controllers and retirees and put them in support positions. We have tried foreign and ex-military members. We could always be in a position where somebody says that is not enough.

We are putting the maximum emphasis—there is no question about the importance of this issue to Transport Canada. I am not interested in laying the blame on anybody. If you are saying we could hire and train more air traffic controllers you are probably right—assuming we could find people who were attracted to the course and who could pass it. It is a matter of increasing our facilities and our trainers. That is being done.

You have been around here longer than I have, but when things such as this become an issue no one is going to turn their back on it. I have to be prepared at all times to say this is still an issue that we are dealing with. It is a top priority.

• 1555

The other thing that perhaps is not factored into this is the two modernization programs; that is, the Radar Modernization Program and the Canadian Automated Air Traffic System, both of which are going to be state-of-the-art when they are finished. We are spending some \$810 million for the radar and \$658 million for the CAAT. We are putting the money into the technical end of it, putting

[Translation]

pilotes des compagnies aériennes, les membres de ce Comité et les représentants d'autres groupes ne cessent de signaler au gouvernement le problème qui se pose, de sonner l'alarme et de le supplier de faire quelque chose. Personne n'a voulu nous croire.

Si vous n'êtes pas d'accord avec ces chiffres, êtes-vous en mesure d'annoncer que vous allez accélérer la formation? Il faut trois ans pour qu'un contrôleur aérien puisse entrer en fonction dans une tour de contrôle. Or, d'après les chiffres dont vous avez vous-même fait état, le chiffre de 200 contrôleurs supplémentaires ne pourra pas être atteint avant 1994. Êtes-vous prêt à donner plus d'ampleur à la formation?

**M. Lewis:** Nous avons embauché 360 contrôleurs aériens, qui sont en formation depuis 15 mois. Nous pourrions sans doute nous quereller sur les chiffres pendant longtemps encore. Mais je ne suis pas disposé à m'engager dans un tel débat. Je peux cependant vous dire que nous avons doublé notre capacité de formation. À l'heure actuelle, 312 stagiaires participent à la formation. Je ne mets aucunement en doute le taux d'échec, qui en dit long sur la qualité de ceux que nous avons embauchés ou attirés.

**M. Benjamin:** C'est un travail difficile.

**M. Lewis:** En effet, c'est un travail difficile, et personne ne le nie. Nous avons embauché d'anciens contrôleurs et des contrôleurs à la retraite pour les mettre dans des postes de soutien. Nous avons essayé de recruter à l'étranger et parmi les anciens membres des Forces armées. Il y aura toujours quelqu'un pour dire que nous n'en faisons pas assez.

Nous déployons tous les efforts possibles pour régler le problème—il s'agit sans contredit d'une question de la plus haute importance pour Transports Canada. Je ne veux pas jeter le blâme sur qui que ce soit. Si vous dites que nous pourrions embaucher davantage de contrôleurs aériens et en former davantage, vous avez sans doute raison—en supposant que nous puissions trouver des candidats intéressés qui pourraient réussir le programme. Il faut d'abord accroître les ressources matérielles et humaines devant être consacrées à la formation. C'est ce que nous sommes en train de faire.

Vous êtes ici depuis plus longtemps que moi, mais quand survient un problème comme celui-ci, personne ne veut simplement faire comme s'il n'existait pas. Je dois être disposé à dire en tout temps que nous essayons toujours de régler ce problème et que nous y accordons la plus haute importance.

Il convient de mentionner un autre facteur dont il n'a peut-être pas été tenu compte, soit les deux programmes de modernisation qu'on est en train de mettre en oeuvre, le Projet de modernisation des radars et l'Automatisation du Système canadien de la Circulation aérienne, qui sont tout ce qui se fait de mieux dans le domaine. Quelque 810 millions de dollars sont prévus pour la modernisation des

## [Texte]

the money into the radar and that. I do not think there is any question but that the government understands or sees this as a major issue, and we are doing everything we can to correct it.

**Mr. Benjamin:** I have a quick supplementary. Does the minister disagree with what the Canadian air traffic controllers and the airline pilots are saying about needing 400 and not 200 and that over the next five years there will be 900 retirements? The average age of the controllers at work at present is pretty high.

**Mr. Lewis:** I neither agree nor disagree with their numbers. I am not in a numbers game. I am in an emphasis game and the emphasis is on increasing the number of air traffic controllers we have and giving them the back-up resources to the job properly.

**Mr. Benjamin:** Will these new systems—

**The Chairman:** That is good. Before calling Mr. Pronovost, the vote is not to shoot the strangers in the House. The Speaker made a ruling on that. This is a motion to move to *Orders of the Day*. I would expect that after we get there, assuming the vote carries, there might be another vote, as you can well imagine. Therefore in terms of time, if we decide to go, that is it.

Historically the bell, in terms of the Chair, has precedence and normally we would go. This is a procedural vote, as you can all appreciate. We are evenly paired. If you want to stay, as far as the Chair is concerned we can stay. There are reasons for these procedural votes. I am fully aware in terms of history that in days of yore we used to have votes so that nothing would work. The bells were ringing and therefore committees could not sit. If members wanted to stay, the Chair certainly would continue to stay and the minister would stay.

Otherwise, it is the thought of the Chair—the vote is at 4.25 p.m.—that we would go to 4.15 p.m. If anyone objects to continuing, then we will wind it down at 4.15 p.m. and make arrangements to have the minister back at some time. Because of many problems in his schedule, I can tell the committee he would not be back for some time. Perhaps it might come in at the end of our drug study.

**Mr. Benjamin:** I only want to say a point, Mr. Chairman. I forgot to say we appreciate that the minister has come more than once. It has not happened for quite a

## [Traduction]

radars et 658 millions pour l'Automatisation de la Circulation aérienne. Ces fonds ont été engagés pour l'acquisition du matériel nécessaire, notamment du matériel radar. À mon avis, il n'y a aucun doute que le gouvernement est conscient de l'ampleur du problème et que nous faisons tout notre possible pour y remédier.

**M. Benjamin:** J'ai une courte question supplémentaire à poser. Dois-je comprendre que le ministre rejette l'évaluation faite par les contrôleurs aériens et les pilotes de ligne canadiens, selon laquelle il faudrait quelque 400 contrôleurs de plus, et non pas 200, et qu'il rejette aussi les calculs selon lesquels il y aurait 900 départs dus à la retraite au cours des cinq prochaines années? L'âge moyen des contrôleurs actuellement en service est assez élevé.

**M. Lewis:** Je ne rejette ni n'accepte ces chiffres. Je ne veux pas jouer le jeu des chiffres. Je veux plutôt jouer le jeu de la priorité, et la priorité, c'est d'accroître le nombre de contrôleurs aériens que nous avons et de leur donner les ressources dont ils ont besoin pour bien s'acquitter de leurs fonctions.

**M. Benjamin:** Ces nouveaux systèmes. . .

**Le président:** C'est bien comme cela. Avant de donner la parole à M. Pronovost, je tiens à préciser que le vote ne porte pas sur l'opportunité de tirer sur les étrangers qui se trouvent à la Chambre. Le Président s'est déjà prononcé là-dessus. Il s'agit de voter sur une motion pour passer à l'ordre du jour. Je suppose qu'une fois rendus là, à condition bien sûr que la motion soit adoptée, nous devrons rester pour un autre vote, ce qui ne surprendra personne. Alors, si nous décidons d'aller voter, nous ne pourrions pas reprendre la séance.

La tradition veut que la sonnerie ait préséance, aux yeux de la présidence, de sorte que nous devrions normalement aller voter. Toutefois, personne n'ignore qu'il s'agit d'un vote sur une motion de forme. Or, les nombres des deux côtés de la table sont égaux. Si vous voulez rester, je suis d'avis que nous le pouvons. Ces motions de forme ont bien sûr leur raison d'être. Je suis parfaitement conscient qu'il est arrivé, par le passé, que nous ayons des votes pour empêcher la Chambre de fonctionner. Les cloches sonnaient, de sorte que les comités ne pouvaient siéger. Si les membres voulaient rester, le président serait certainement prêt à rester lui aussi, tout comme le ministre.

Autrement, la présidence est d'avis—le vote doit avoir lieu à 16h25—que nous devrons partir à 16h15. Si quelqu'un s'oppose à ce que nous poursuivions, nous ajournerons à 16h15 et nous prendrons des dispositions pour que le ministre revienne à un autre moment. Étant donné son horaire chargé, je peux vous dire qu'il faudra sans doute attendre un certain temps avant qu'il revienne devant nous. Il ne pourra peut-être pas revenir avant la fin de nos travaux sur les drogues.

**M. Benjamin:** J'ai seulement une observation à faire, monsieur le président. J'ai oublié de dire que nous savons gré au ministre d'être venu devant nous plus d'une fois.



[Text]

while. Mr. Keyes and I would agree that you, your colleagues and the minister should stay here and we will go to vote.

**The Chairman:** I think the thing is that we should follow the order of procedure and get the devil out of here at 4.15 p.m.

**Mr. Pronovost (Saint-Maurice):** I will try to be as short as Mr. Benjamin always is. My question to the minister has to do with deregulation in the United States by 1992. In your statement you say your officials have made it clear to the U.S. Department of Transportation that Canada will determine its own solution. Why should we not try to have the same rules between Canada...? For example, when an Air Canada employee is working in New York and also when truck drivers are working in the United States and Canada, why should we not try at least to reach for having the same rules?

**Mr. Lewis:** The strategy we have is based on a survey of some 18,000 employees that covered both drugs and alcohol. I think the U.S. strategy concerns itself with drugs rather than the two items. For example, in the questionnaire some people said that a hangover bothered them more than the actual usage of things. In other words, if you are in a safety sensitive position a hangover can impair your ability to do your job just as much as the actual use.

• 1600

This is a strategy designed for Canada by Canadians. I think if we do our job properly there is a very good chance that our methods would be very well accepted by the Americans.

**Mr. Pronovost:** Mr. Minister, we have the largest border in the world between our two countries. The trucking industry goes on both sides. Do you not think it could be very complicated and very difficult to apply to those Canadians working in the United States and vice versa?

**Mr. Lewis:** I am advised that there are negotiations going on with the Americans vis-à-vis what we are doing and in conjunction and co-ordination with what they are doing. Our feeling at the present time is that what comes out of our studies and legislation should be acceptable to the Americans if it follows the strategy we have outlined and is supported by this committee.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** Mr. Minister, I believe you received a letter from the Chamber of Maritime Commerce. It suggested that the department be reorganized so that the Coast Guard function was taken

[Translation]

Cela ne s'est pas produit depuis un certain temps. M. Keyes et moi sommes parfaitement d'accord avec vous pour dire que vos collègues, le ministre et vous-mêmes devriez rester ici pendant que nous irons voter.

**Le président:** Le fait est que nous devrions nous en tenir aux règles de procédure et partir sans faute à 16h15.

**M. Pronovost (Saint-Maurice):** J'essaierai d'être aussi bref que l'est toujours M. Benjamin. La question que je veux poser au ministre concerne les nouvelles règles qui seront en vigueur aux États-Unis en 1992. Dans votre exposé, vous dites que les fonctionnaires ont fait clairement savoir au Département des Transports des États-Unis que le Canada établira sa propre solution. Pourquoi ne devrions-nous pas essayer d'établir des règles communes entre le Canada...? Dans le cas, par exemple, de l'employé d'Air Canada qui se trouve en poste à New York ou des camionneurs qui se déplacent entre les États-Unis et le Canada, pourquoi ne devrions-nous pas à tout le moins essayer de nous entendre sur des règles communes?

**M. Lewis:** La stratégie que nous avons adoptée a été élaborée à la suite d'un sondage qui a été fait auprès de 18,000 employés sur la consommation de drogues et d'alcool. Les États-Unis envisagent des mesures de dépistage portant davantage sur les drogues que sur les deux substances. C'est ainsi que certains ont répondu, dans le questionnaire, que «la gueule de bois» les empêchait davantage de fonctionner correctement que l'intoxication proprement dite. Autrement dit, si vous avez un poste lié à la sécurité, vous risquez tout autant d'être entravé dans l'accomplissement de votre tâche quand vous avez une «gueule de bois» que quand vous êtes en état d'ivresse.

Il s'agit d'une stratégie conçue pour le Canada et par des Canadiens. Si nous mettons au point une bonne méthode, il y a de fortes chances pour qu'elle soit bien reçue par les Américains.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, nous partageons avec les Américains la plus longue frontière du monde, avec d'interminables files de camions qui circulent dans les deux sens. Ne vous paraît-il pas vraiment très compliqué et très difficile d'appliquer ce contrôle aux Canadiens qui travaillent aux États-Unis, et vice versa?

**M. Lewis:** Des pourparlers sont en cours avec les Américains pour coordonner nos efforts et les leurs. L'impression que nous en retirons, c'est que les Américains pourraient se montrer disposés à accepter la loi sur laquelle déboucheraient nos études si elle est conforme à la stratégie que nous avons tracée et qui est appuyée par ce Comité.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Monsieur le ministre, vous avez dû recevoir, je crois, une lettre de la chambre du commerce maritime proposant de réorganiser le ministère de telle sorte que la Garde côtière soit détachée

## [Texte]

away from the commercial maritime function so that the commercial maritime industry be given more of a response, in effect, from the department. Have you looked at that and have you any comment on that suggestion?

**Mr. Lewis:** We are aware of their press release. As far as it is concerned, the department is planning to start some consultations with the users on that issue in the very near future. They go into the cost recovery. That is something we would want to discuss with them. Do you want to go beyond the cost recovery or is that the element you were worried about?

**Mr. Atkinson:** In terms of cost recovery they seem to say that they are satisfied with that. They were not looking for a subsidy, they were looking for a reorganization so that commercial maritime activity got more of a profile. I think they feel that lumping it with the Coast Guard takes away, as they put it, their "window" on the industry and so on.

**Mr. Glen Shortliffe (Deputy Minister, Department of Transport):** We have recently met with the President of the Chamber of Maritime Commerce, Mr. Chairman. We have indicated to the chairman that if they have an impression that sufficient profile to maritime issues could be increased in Transport Canada, we would be glad to enter into a dialogue with them to that end. In fact, we are setting up a meeting in May with a whole host of people in the industry—shippers, shipowners and so on—to discuss this freely and fully.

We also indicated that we did not believe the solution to the problem they were identifying was organizational change. We think the Coast Guard helps give focus, that there is good co-ordination within the department. But we are willing to have a very free and frank dialogue with the industry about the overall profile of attention that we are giving to maritime questions in Transport Canada.

**Mr. Atkinson:** With regard to the Coast Guard expenditures, last year the Auditor General made a number of points. Overtime costs could be reduced; as well, the analysis suggested that the 1987-88 peak period workload could be done with at least five fewer ships and so on. Were those things looked at in the current estimates prepared for the Coast Guard this year?

**Mr. R. Quail (Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport):** Mr. Chairman, there are two less ships in the Coast Guard this year than when the Auditor General did his report. They have been declared surplus in the maritime region. When the *Provo Wallis* comes out of a major mid-life refit, we will be looking at laying up another ship. This would be the third ship.

## [Traduction]

de la division du commerce maritime afin que ce dernier secteur soit en liaison plus étroite avec le ministère. Avez-vous envisagé cette possibilité et qu'en pensez-vous?

**M. Lewis:** Nous avons pris connaissance de son communiqué. Le ministère entend très prochainement entamer avec les utilisateurs des consultations sur cette question, qui touche à la facturation réelle. C'est une question dont nous aimerions discuter avec cet organisme. Est-ce la question de la facturation réelle qui vous préoccupe ou voulez-vous aller plus loin que cela?

**M. Atkinson:** La chambre du commerce maritime semble s'estimer satisfaite de la question de la facturation réelle; elle ne demande pas de subvention, elle réclame une réorganisation afin de rehausser le rôle de la marine commerciale à laquelle la Garde côtière, avec laquelle elle est jumelée en quelque sorte, porterait ombrage.

**M. Glen Shortliffe (Sous-ministre, ministre des Transports):** Nous avons récemment eu un entretien avec le président de la Chambre du commerce maritime, monsieur le président, au cours duquel nous lui avons assuré que si ce qu'il demandait était plus d'attention, de la part de Transports Canada, aux questions maritimes, nous serions heureux d'entamer avec lui un dialogue dans ce sens. Nous sommes d'ailleurs en train d'organiser une réunion en mai avec un grand nombre de représentants de ce secteur—transporteurs maritimes, armateurs, etc.—pour en discuter longuement et librement.

La solution au problème tel que le voit la Chambre de commerce maritime ne nous paraît pas résider dans un changement administratif. La Garde côtière ne nous semble nullement porter ombrage au commerce maritime et la coordination est très bonne au sein du ministère, mais nous sommes disposés à entamer, sans préjugés ni réserve, un dialogue avec ce secteur sur l'attention que Transports Canada porte aux questions maritimes.

**M. Atkinson:** Le vérificateur général a mentionné l'an dernier plusieurs points touchant aux dépenses de la Garde côtière, qui pourraient être comprimées. L'analyse avait également montré que pendant la période de 1987-1988, où le trafic maritime avait atteint un record, on aurait pu opérer avec cinq navires de moins, au bas mot. A-t-on tenu compte de ces observations dans le budget actuel des dépenses préparé pour la Garde côtière?

**M. R. Quail (Sous-ministre adjoint de la marine, Commissaire, Garde côtière canadienne, ministère des Transports):** Monsieur le président, la Garde côtière compte cette année deux navires de moins que l'année où le vérificateur général a fait son rapport. Ces deux navires ont été déclarés excédentaires dans la région des Maritimes. Quand le *Provo Wallis* sortira de son carénage de mi-vie, nous songerons alors à désarmer un autre bâtiment, le troisième.



[Text]

[Translation]

• 1605

As a result of a recent letter we received from the Department of Fisheries, they are not going to require hydrographic services where we provide them in the north. We are now looking at laying up another ship. So the bottom line is there would be two fewer ships in the budget in terms of the main estimates.

In order to meet some of the other commitments raised not only in the Auditor General's report but also by our own minister and by the deputy, we are looking at further changes to the fleet so we can "beef up" some of our inspection responsibilities in other areas.

**Mr. Walker (Winnipeg North Centre):** I want to have some discussion, Mr. Minister, on vote 45, VIA Rail. You have set aside \$435 million to support VIA Rail. What percentage of that is for operational and what amount is dealing with the benefits package?

**Mr. Lewis:** Some of these questions are pretty detailed, and without prior notice I am not in a position to give that to you. I will undertake to have a letter sent to you.

**Mr. Walker:** Whatever operational level you set, if VIA is not able to work within that framework, what is your strategy going to be?

**Mr. Lewis:** I am sure you are aware that the corporate plan of VIA did not simply happen without a lot of pencil sharpening and examination. Our instructions to VIA are to operate within the framework of the corporate plan, and we expect they will.

**Mr. Walker:** I think Canadians would like to be assured that they do not have to face any further cut-backs, and this would be an opportunity for the minister to give this reassurance.

**Mr. Lewis:** No, I am not going to give that reassurance. The routes were rationalized after a lot of consideration. VIA is now in the process of operating those routes. We will then be able to gain some experience as to what is operating properly and what is not. It is a subject of ongoing reviews and studies.

**Mr. Walker:** On a related issue to VIA, the Rocky Mountaineer was sold and VIA chose not to make any details public. Since the disposal of public property is a concern of Canadians, can you tell us when we will receive more details of this sale?

**Mr. Lewis:** I am quite pleased that the Rocky Mountaineer was sold. We think it is going to be a big success. It was sold to a Vancouver-based group that wants to concentrate on a tourist operation and to increase the ridership. It will be good for the entire area.

VIA's rationale is a rail service from coast to coast, and we had this expression of interest from various groups. There was detailed consideration of the best opportunity for VIA and for the area. We could not afford to buy the new cars that this operator plans to buy next year.

Le ministère des Pêches, dans une lettre récemment reçue, nous fait savoir qu'il n'aura plus besoin des services hydrographiques que nous assurons pour lui dans le Nord de sorte que nous envisageons maintenant de désarmer un autre navire. Il y aurait donc deux bâtiments de moins dans le budget des dépenses.

Pour faire face à certains des autres engagements mentionnés non seulement dans le rapport du vérificateur général, mais également par notre propre ministre et par le sous-ministre, nous envisageons d'apporter d'autres changements à la flotte afin de pouvoir élargir le champ de nos inspections dans d'autres régions.

**M. Walker:** (Winnipeg-Nord-Centre): Je voudrais que nous parlions un peu, monsieur le ministre, du crédit 45, VIA Rail, auquel vous avez affecté 435 millions de dollars. Quel pourcentage de ces fonds ira à l'exploitation et quelle somme est prévue pour les indemnisations?

**M. Lewis:** Vous me posez là des questions bien précises et je ne suis pas en mesure de vous répondre sur le champ, mais je vous ferai parvenir ces renseignements par écrit.

**M. Walker:** Quel que soit le niveau d'exploitation que vous exigez, si VIA n'est pas en mesure de fonctionner à ce niveau, qu'allez-vous décider?

**M. Lewis:** Vous savez certainement que la politique à long terme de VIA n'a pas été établie sans mûre réflexion et étude approfondie. Nous avons demandé à VIA de fonctionner dans le cadre de la politique d'entreprise établie pour elle, et nous pensons qu'elle le fera.

**M. Walker:** Les Canadiens aimeraient qu'on les rassure qu'il n'y aura pas d'autres compressions et ce serait là l'occasion pour le ministre de les rassurer.

**M. Lewis:** Non, je n'en ferai rien. Les itinéraires ont été tracés après mûre réflexion, et VIA est en train d'en assurer l'exploitation. D'ici quelque temps nous saurons quels sont les itinéraires rentables et ceux qui ne le sont pas. C'est une question qui n'est pas réglée une fois pour toutes.

**M. Walker:** Toujours à propos de VIA, le «*Rocky Mountaineer*» a été vendu sans que VIA en publie les détails. L'aliénation de biens publics concerne tous les Canadiens. Pourriez-vous nous dire quand les détails de cette vente seront connus?

**M. Lewis:** Je suis heureux que le «*Rocky Mountaineer*» ait été vendu, je pense que ce sera un grand succès. Il a été vendu à un groupe de Vancouver qui veut l'exploiter aux fins de tourisme et élargir la clientèle, ce qui profitera à toute la région.

La raison d'être de VIA, c'est d'établir une liaison par rail d'un océan à l'autre et divers groupes se sont exprimés dans ce sens. On s'est laissé guider, dans la décision, par l'intérêt bien compris de VIA et de toute la région. Nous ne pouvions nous permettre d'acheter les

[Texte]

**Mr. Walker:** Is this a competitive business?

**Mr. Lewis:** It is a success story. I am sure your committee is going to be very pleased with the results, and you will probably be complimenting us by the time it is over.

**Mr. Walker:** No doubt I will be, but one of the reasons I will be complimenting you is for giving us the full information about the deal.

I cannot understand why somebody would dispose of public properties and then decide that it was not in the public interest to have those documents made public. It is very unusual. Canadians have paid for this.

**Mr. Lewis:** Before you suggest you are not going to get the figures, you will appreciate that VIA's annual report will be tabled with the House of Commons and this committee will have an opportunity to examine it.

**Mr. Walker:** Will the details of this be in VIA's annual report?

**Mr. Lewis:** The annual report of VIA, which is an "arm's length" Crown corporation, will be tabled. From there you can invite the VIA officials to this committee and go through a detailed examination.

**Mr. Walker:** As a temporary measure, or at least what was described to us as a temporary measure, the government chose to make the president of CN the president of VIA.

This is supposed to be, as you just described it yourself, an "arm's length" corporation. When are you going to install an "arm's length" president so that the company can be operated independently of its biggest supplier?

• 1610

**Mr. Lewis:** I join with you in your compliments to Mr. Lawless, the president of both VIA and CN, who has done a terrific job for Canada, and I appreciate your assisting me in complimenting him. It has been a success story from the start.

**Mrs. Stewart (Northumberland):** You did? I did not hear that.

**Mr. Lewis:** It is all a question of interpretation.

**Mrs. Stewart:** It sure is.

**The Chairman:** There is an auditory problem there. You were complimenting the minister for telling you information you did not quite get.

I think he answered the question, Mr. Walker.

**Mr. Walker:** I take it your deputy can hear you better.

[Traduction]

nouveaux wagons que cet exploitant a l'intention d'acquérir l'an prochain.

**M. Walker:** Est-ce là une entreprise compétitive?

**M. Lewis:** C'est une réussite. Je suis certain que votre Comité ne manquera pas d'être satisfait des résultats, et vous m'en félicitez sans doute.

**M. Walker:** Sans aucun doute, mais l'une des raisons pour lesquelles je vous féliciterai, c'est de nous informer pleinement de l'affaire.

Je ne comprends pas comment on peut aliéner des biens publics et décider qu'il n'est pas de l'intérêt public de rendre publics les documents afférents à cette vente. Voilà qui est insolite. Ce sont des biens payés par les Canadiens.

**M. Lewis:** Attendez donc, avant de crier à l'injustice, que paraisse le rapport annuel de VIA qui sera déposé sous peu à la Chambre des communes et dont le Comité aura certainement l'occasion de prendre connaissance.

**M. Walker:** Les détails de la vente y figureront-ils?

**M. Lewis:** Le rapport annuel de VIA, qui est une société de la Couronne sans lien de dépendance, sera déposé. Vous pourrez alors inviter les hauts fonctionnaires de VIA à comparaître devant vous et le soumettre à un examen détaillé.

**M. Walker:** Le gouvernement a décidé, à titre de mesure temporaire, c'est tout au moins ainsi qu'on nous l'a décrite, de faire du président du CN le président de VIA.

Voici une société qui est censée être, vous le disiez vous-même, «sans lien de dépendance». Quand allez-vous lui donner un président «sans lien de dépendance», afin que la société puisse fonctionner indépendamment de son plus gros fournisseur?

**M. Lewis:** Je me joins à vous pour louer M. Lawless, président de VIA et du CN, qui a bien mérité de notre pays et je suis heureux de voir que vous vous joignez à moi. Dès le début ça été une grande réussite.

**Mme Stewart (Northumberland):** Vraiment? Je n'ai pas entendu cela, moi.

**M. Lewis:** Tout est question d'interprétation.

**Mme Stewart:** Comme vous avez raison!

**Le président:** S'agirait-il d'une méprise, ou de dureté d'oreille? Vous remerciez le ministre de vous avoir fourni une information qui vous fait encore défaut.

Je pense qu'il a répondu à la question, monsieur Walker.

**M. Walker:** J'espère que votre sous-ministre a l'oreille plus fine.



[Text]

**Mr. Lewis:** The management of the operation is in place and doing an excellent job, and we see no reason to change at present.

**Mr. Walker:** In other words, you see this as a permanent relationship now?

**Mr. Lewis:** No, I do not think so. We wanted to rationalize the routes and we have good management.

**The Chairman:** The permanent relationship of Lawless as president of VIA: that is what he was talking about, not the routes. Routes are always going to be up. It was the permanent relationship with the president, Mr. Minister.

**Mr. Lewis:** It is not something we are contemplating changing tomorrow, no.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** Mr. Minister, in the master plan overview draft of July 1986 it is suggested that in the long term the plan recommends that a strategy be devised to influence positively the movement of general aviation traffic out of Pearson to other general aviation airports in the Toronto area. Is this solution now redundant, or is it still an option?

**Mr. Lewis:** It is very, very viable. As I indicated to my colleague from Hamilton, I think southern Ontario has to help us in this rationalization. We have to have the interest of the Province of Ontario in the road system, we have to have the interest of the City of Hamilton, we have to have the interest of the City of Toronto to look at the Island Airport, to increase traffic there, all the while we are dealing with one great, huge success story. That is the problem: we have continually thought of Pearson International as a problem, when in fact you had an increase in traffic from 14 million to 21 million in 6 years using the same facilities. I think that is a compliment to everybody working at Pearson. It cannot have been easy.

When you are talking about indirect employment of 57,000 people, everybody in this room knows what that airport means to southern Ontario, what an economic engine it is. We have to spread that economic engine out into Hamilton and to Buttonville, Oshawa, down to the Island Airport, and make the whole thing work, and that is what we are going to do.

**The Chairman:** Thank you very much for coming, Mr. Minister. We will have communications with your office about future "exposures".

We stand adjourned.

[Translation]

**M. Lewis:** La gestion de cette société est en place et fait un excellent travail, et nous ne voyons pas de raison de la changer actuellement.

**M. Walker:** Autrement dit, c'est une nomination permanente maintenant?

**M. Lewis:** Non, je ne le pense pas: nous avons l'intention de rationaliser les itinéraires et la société est bien gérée.

**Le président:** Mais c'est du poste permanent de Lawless en tant que président de VIA qu'il s'agit, non des itinéraires. Ces derniers ne s'envoleront pas, c'est du poste de président que nous parlons, monsieur le ministre.

**M. Lewis:** Nous n'avons pas de changement en vue.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Monsieur le ministre, dans le projet de plan-directeur de juillet 1986 il est recommandé de préparer à long terme une stratégie pour détourner une partie du trafic aérien de Pearson vers d'autres aéroports de la région de Toronto. Cette solution est-elle dépassée ou est-elle toujours encore envisagée?

**M. Lewis:** Elle est très actuelle. Comme je le disais à mon collègue de Hamilton, le sud de l'Ontario doit nous aider à la mise en oeuvre de ce plan. L'Ontario doit participer à l'expansion du réseau routier, en particulier la ville de Hamilton, la ville de Toronto pour l'expansion de *Island Airport* et du trafic mais avec tout cela c'est un grand succès que nous enregistrons là. C'est là le problème, nous n'avons toujours vu en l'aéroport international Pearson qu'un problème alors qu'en réalité le trafic aérien y est passé, en six ans, de 14 à 21 millions tout en utilisant les mêmes installations. C'est un hommage qu'il faut rendre à tous ceux qui sont employés à *Pearson*: ils ont dû être mis à rude épreuve.

Quand vous parlez de l'emploi indirect de 57,000 personnes, nous savons tous ici ce que cet aéroport signifie pour le sud de l'Ontario, quel puissant moteur économique il constitue. Nous devons étendre ses bienfaits à Hamilton et à Buttonville, à Oshawa, et jusque dans *Island Airport* et assurer le fonctionnement de tout ce complexe, et c'est ce que nous allons faire.

**Le président:** Merci beaucoup d'être venu, monsieur le ministre. Nous prendrons contact avec votre bureau pour avoir le plaisir de vous revoir.

La séance est levée.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESSES

*From the Department of Transport:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister;

Ran Quail, Assistant Deputy Minister—  
Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard.

TÉMOINS

*Du ministère des Transports:*

Glen Shortliffe, sous-ministre;

Ran Quail, sous-ministre adjoint de la marine,  
commissaire de la Garde côtière canadienne.

27  
82  
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 38

Thursday, April 5, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 38

Le jeudi 5 avril 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on*      *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

### CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 5, 1990

(46)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Harry Chadwick, Pat Nowlan, Larry Schneider and Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Mary Clancy for Stan Keyes, Lyle Kristiansen for Iain Angus, Robert Nault for Joe Comuzzi.

*Other Member present:* Ross Belsher.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Canadian Railway Labour Association:* Ed Abbot, Executive Secretary. *From Canadian National:* John Kelsall, Senior Vice-President—Operations; Louise Piché, Assistant Vice-President—Personnel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

Ed Abbot made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the brief of the Canadian Railway Labour Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See *Appendix "TRPT-2"*).

John Kelsall made a statement and, with the other witness, answered questions.

On motion of Les Benjamin, it was agreed,—That the briefs submitted by VIA Rail and CP Rail be taken as read.

At 11:32 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 AVRIL 1990

(46)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Harry Chadwick, Pat Nowlan, Larry Schneider et Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Mary Clancy remplace Stan Keyes; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Robert Nault remplace Joe Comuzzi.

*Autre député présent:* Ross Belsher.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:* Ed Abbot, secrétaire exécutif. *Du Canadien National:* John Kelsall, premier vice-président—Exploitation; Louise Piché, vice-présidente adjointe—Personnel.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada.» (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Ed Abbot fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de l'Association des syndicats de cheminots du Canada soit publié en annexe aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour (*voir l'Annexe «TRPT-2»*).

John Kelsall fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Sur motion de Les Benjamin, il est convenu,—Que les mémoires présentés par VIA Rail et CP Rail soient tenus pour lus.

À 11 h 32, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc



[Text]

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, April 5, 1990

• 0933

**The Chairman:** I call this meeting to order. I apologize for being late, because we would like to start on time. I am glad to see the witnesses are ready, willing, and able and present, here on time. It is Mr. Abbot, whom many colleagues remember and know. I appreciate, given the relatively short time in which the clerk had to start this study on substance use, that Mr. Abbot and other witnesses were able to come today so we could launch this. We wanted to have a balanced presentation from various parties, so we are glad that Mr. Abbot is here from one half of the brotherhood. We also have the railways here and others. As you all know, Tuesday we have a very, very heavy day involving the Civil Liberties Association and about seven others.

Welcome. My gosh, you have had a new haircut; it looks very nice. I am sure that your presentation, which you have circulated to members, will be as nice and in your usual style. I certainly hope that you are going to paraphrase it so we can get down to questions and answers. We do have a certain timetable, and we also may be interrupted with votes this morning. Welcome. Take it away.

**Mr. Ed Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association):** I have with me Mr. J.E. Platt, the National President of the Canadian Signal and Communications Union. The purpose of have Mr. Platt here is to respond, if necessary, in detail on one of our major items of opposition in our submission, which is what I could term the eight-hour embargo.

• 0935

I did submit my brief to the clerk a week or so ago, so I will very briefly paraphrase some of the points. I would like to have the submission appended to the record of the transcript today.

**Some hon. members:** Agreed.

**Mr. Abbot:** Over the last three years the Canadian Railway Labour Association has been involved with Transport Canada, considering the question of alcohol and drug testing for railway workers holding safety-sensitive positions. The Standing Committee on Transport dealt with this subject in detail during the hearings on the Rail Safety Act.

With regard to the Transport Canada Task Force, the position of the Canadian Railway Labour Association was that there was no justification for any form of drug testing of Canadian railway employees since the problem was minimal

[Translation]

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 5 avril 1990

**Le président:** La séance est ouverte. Je m'excuse de mon retard; nous préférons généralement commencer à l'heure. Je suis ravi que nos témoins soient ici frais et dispos pour que nous puissions commencer dès maintenant. Le premier témoin est M. Abbot, que plusieurs d'entre nous connaissons déjà. Vu le peu de temps dont disposait le greffier pour organiser cette étude sur la consommation d'alcool et de drogues, je remercie particulièrement M. Abbot et les autres témoins d'être venus aujourd'hui pour que nous puissions commencer. Nous tenions à ce que les divers groupes intéressés puissent exprimer leurs points de vue et nous sommes donc heureux que M. Abbot soit ici pour représenter les travailleurs syndiqués. Les compagnies de chemin de fer sont également représentées. Comme vous le savez tous, mardi sera une journée extrêmement chargée, car nous entendrons les représentants de l'Association canadienne des libertés civiles et ceux de six ou sept autres groupes.

Bienvenue. Mais vous avez une nouvelle coupe de cheveux! Elle vous va très bien. Je suis persuadé que nous apprécierons tout autant votre exposé, dont vous avez fait distribuer des copies au membres du comité; vous avez sûrement maintenu la qualité de votre style. J'espère vraiment que vous allez le paraphraser afin que nous puissions passer aux questions et aux réponses. Nous avons un horaire à respecter et de plus, le timbre du vote risque de nous interrompre ce matin. Je vous souhaite donc la bienvenue et je vous donne la parole.

**M. Ed Abbot (Secrétaire exécutif, Association des syndicats de cheminots du Canada):** Je suis accompagné de M. J.E. Platt, Président national du Syndicat canadien des signaleurs et des employés des communications. M. Platt est ici pour donner des détails, si nécessaire, au sujet de l'un des principaux points sur lesquels nous exprimons notre position dans notre mémoire, c'est-à-dire sur ce que je pourrais appeler l'embargo de huit heures.

J'ai en effet envoyé mon mémoire au greffier il y a environ une semaine, c'est pourquoi je me contenterai d'en paraphraser certains faits saillants. Je demande que le mémoire soit annexé au compte-rendu des délibérations d'aujourd'hui.

**Des voix:** D'accord.

**M. Abbot:** Depuis trois ans, l'Association des syndicats des cheminots du Canada étudie, de concert avec Transport Canada, la question du dépistage de l'alcool et des drogues chez les titulaires des postes d'intérêt pour la sécurité. Le comité permanent des Transport s'est penché aussi sur la question dans le cadre de ses audiences sur la Loi sur la sécurité ferroviaire.

En ce qui concerne le groupe de travail de Transport Canada, l'Association des syndicats de cheminots du Canada soutient que rien ne justifie le dépistage des drogues chez les employés de chemins de fer canadiens étant donné que le

## [Texte]

and there already is a regulatory mechanism in place, giving the railways sufficient power to deal with the situation. The regulatory mechanism is the UCOR Rule G, which has already been discussed in this submission.

The Canadian Railway Labour Association from day one on the task force was completely against random drug testing under any circumstances; in fact, if the idea of random drug testing had not been dropped early from the task force's consideration, the Canadian Railway Labour Association would have withdrawn from the task force.

In May 1988 the Standing Committee on Transport tabled its fifth report. The committee was unanimous on this report in the House of Commons, pursuant to Standing Order 96(2), concerning the problem of drug and alcohol abuse in the railway industry. This report is attached as Appendix F.

The Standing Committee on Transport did not recommend any form of random drug testing. The committee recommended two areas of drug testing outlined in item 3 of their report, which reads as follows:

that the Minister of Transport ensure that there is provision in the legislation for the alcohol and drug testing of transportation employees after an accident, and for reasonable cause where there is paramount concern for safety;

The Canadian Railway Labour Association supported that report and still does. We also supported the Transport Canada Task Force report which was supported by the minister, and we still report all of the recommendations in that task force report. Therefore, we support the concept of drug testing for probable cause and drug testing at the scene of an accident.

The underlining premise of random drug testing all railway employees occupying safety-sensitive positions is that it will be a deterrent to the use of drugs either on or off the job. The deterrent theory has been proved ineffective.

Intuitively and supported by the Price Waterhouse survey over 95% of all railway workers are drug free on and off the job. The 5% of the population group who may be using drugs either on or off the job will, in a majority of cases, continue their habit, since the odds against being selected at any given time for a random test are approximately 20 to 1.

There is abundant scientific and statistical evidence in other areas that punishment or self-inflicted health hazard warnings are not successful as deterrents—capital punishment and tobacco smoking are two examples.

A positive random drug test has no correlation or relationship to rail safety. All that a positive random drug test indicates is that, at the time the test was administered, the employee's blood serum contained a specific amount of a

## [Traduction]

problème se pose à peine et qu'il existe déjà un mécanisme de réglementation qui donne aux sociétés ferroviaires les moyens d'y remédier. Ce mécanisme de réglementation est la règle G du Règlement unifié d'exploitation, dont il est question ailleurs dans le mémoire.

Au sein du groupe de travail, l'Association des syndicats de cheminots du Canada s'est opposée d'entrée de jeu au dépistage aléatoire des drogues quelles que soient les circonstances et en fait, si le groupe de travail n'avait pas vite décidé de renoncer à l'idée, l'association s'en serait retirée.

En mai 1988, le comité permanent des Transports a déposé son cinquième rapport. C'est à l'unanimité que le Comité avait adopté ce rapport déposé à la Chambre des communes conformément au paragraphe 96(2) du Règlement, concernant le problème de l'abus des drogues et de l'alcool dans l'industrie ferroviaire. Une copie du rapport est jointe à l'appendice F.

Le comité permanent des Transports ne recommandait dans ce rapport aucune forme de dépistage aléatoire des drogues dans les deux circonstances dont il est fait état à l'alinéa 3 que voici:

que le ministre des Transports veille à ce que cette loi prévoit la vérification du taux d'alcool et de drogue des employés des transports après un accident et pour un motif raisonnable de sécurité.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada appuie ce rapport depuis sa parution. Nous avons également appuyé le rapport du groupe de travail de Transports Canada, qui a reçu aussi l'appui du ministre, et nous appuyons toujours toutes les recommandations contenues dans le rapport de ce groupe de travail. Par conséquent, nous sommes en faveur du concept du dépistage des drogues pour un motif raisonnable de sécurité et sur les lieux d'un accident.

On justifie fondamentalement le dépistage aléatoire des drogues chez les employés de chemins de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité comme moyen de combattre l'usage des drogues au travail comme ailleurs. Or, la théorie de la dissuasion s'est avérée dénuée d'efficacité.

De façon intuitive et sur le foi de l'enquête *Price Waterhouse*, on peut dire que plus de 95 p. 100 des employés de chemins de fer ne font usage d'aucune drogue au travail comme ailleurs. Les autres, qui font peut-être usage de drogues au travail ou ailleurs, continueront pour la plupart de le faire étant donné que les chances d'échapper à un dépistage aléatoire sont d'environ 20 pour 1.

Il est scientifiquement et statistiquement reconnu dans d'autres domaines que les sanctions ou les avertissements contre les dangers pour la santé ne constituent pas de bons moyens de dissuasion; pensons, entre autres, à la peine de mort et à l'usage du tabac.

Un test de dépistage positif n'a ni corrélation ni relation avec la sécurité ferroviaire. Tout ce qu'il indique, c'est que, au moment de l'administration du test, le serum sanguin de l'employé contenait une certaine quantité d'une drogue. La



[Text]

specific drug. The drug may have entered the body days or weeks before the positive random drug test. Thus, there is no impairment and no safety hazard at the time the random test sample was taken. This is scientific fact and not simply the opinion of the Canadian Railway Labour Association.

If there is no correlation between the results of the random drug test and a potential safety hazard at the time the test was taken, then obviously random drug testing will not improve the safe operation of the railways. If, however, the objective of the random drug testing is to punish a drug user for the use of drugs, either on or off the job, by loss of employment or discipline, then why single out railway workers or transport workers in safety-sensitive occupations for random drug testing? If the objective is to have a drug-free society in Canada by government legislation, then all Canadians should be subjected to random drug testing in the workplace.

● 0940

The Canadian Railway Labour Association submits that since there is no connection between random drug testing results at the time the test was taken and mental or physical impairment, it follows that random drug testing will have a neutral effect on rail safety. Random drug testing is scientifically and logically an ineffective procedure and is nothing more than a straw man or a placebo to the people of Canada proposed by a devious and insincere government. Random drug testing creates the impression that government is taking strong action to ensure transportation safety in Canada, notwithstanding the scientific data known to the government that random drug testing has nothing whatsoever to do with transportation safety.

The only relationship between alcohol, drugs, epileptic seizures, diabetes, strokes, heart attacks, etc., is the resulting impairment on the job, either immediate or potential. All of these conditions can be detected either by regular routine medical examinations or on the job by a supervisor or fellow employee. The required action should be taken when the impairment is suspected to ensure employee and public safety. This falls within the general terms "probable cause".

The Standing Committee on Transport unanimously adopted the same position on drug testing as the Canadian Railway Labour Association, because it is logical, it makes sense, and it is directly related to the protection of public and employee safety. Random drug testing is illogical, makes no sense, is unfair and has nothing whatsoever to do with rail or transportation safety. This is why the Canadian Railway Labour Association, the Standing Committee on Transport, the then Minister of Transport and the Canadian railways rejected the random drug testing option during the task force studies.

The consumption of alcohol within eight hours before reporting for work. The Canadian Railway Labour Association is opposed to this proposal. This idea was briefly discussed by the Transport Canada task force and rejected by

[Translation]

drogue peut s'être introduite dans l'organisme des jours ou des semaines auparavant. L'employé n'a donc pas les facultés affaiblies et ne présente aucun risque au moment du test. C'est un fait établi scientifiquement, ce n'est pas seulement l'opinion de l'Association des syndicats de cheminots du Canada.

S'il n'y a pas de corrélation entre les résultats du dépistage aléatoire des drogues et le danger pour la sécurité au moment de l'administration du test, il faut en conclure que le dépistage des drogues n'améliorera pas la sécurité des chemins de fer. Si, toutefois, le dépistage aléatoire des drogues a pour but de punir ceux qui font usage de drogues au travail ou ailleurs en leur faisant perdre leur emploi ou en leur infligeant des mesures disciplinaires, pourquoi le réserver aux employés de chemins de fer ou des transports qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité? Si l'objectif de la loi est de débarrasser le Canada de l'usage des drogues, tous les Canadiens devraient être assujettis au dépistage aléatoire des drogues en milieu de travail.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada soutient que, comme il n'y a pas de lien entre les résultats du dépistage aléatoire des drogues au moment du test et l'affaiblissement des facultés mentales ou physiques, le dépistage aléatoire des drogues n'aura pas d'effet sur la sécurité ferroviaire. Le dépistage aléatoire des drogues s'avère scientifiquement et logiquement inefficace et n'est rien d'autre qu'un épouvantail ou un placebo proposé au peuple canadien par un gouvernement sournois et hypocrite. Le dépistage aléatoire des drogues crée l'impression que le gouvernement prend des mesures énergiques pour assurer la sécurité des transports au Canada alors qu'il ressort des données scientifiques qu'il n'a rien à voir avec la sécurité dans les transports.

Le seul lien entre l'alcool, les drogues, la crise épileptique, le diabète, l'apoplexie, la crise cardiaque, etc, c'est l'affaiblissement immédiat ou éventuel des facultés au travail. Toutes ces conditions peuvent être dépistées soit dans le cadre de l'examen médical régulier soit par les superviseurs et les collègues. Il faut prendre les mesures qui s'imposent lorsque l'affaiblissement des facultés risque de mettre en danger la vie des employés ou du public. Il est alors question de «cause probable».

Le Comité permanent des transports a adopté à l'unanimité la même position que l'Association des syndicats de cheminots du Canada en ce qui concerne le dépistage des drogues. C'est que, comme elle est logique, elle est raisonnable et elle est liée directement à la protection de la sécurité du public et des employés. Le dépistage aléatoire des drogues est illogique, insensé et injuste, et il n'a rien à voir avec la sécurité dans les transports. C'est pourquoi l'Association des syndicats de cheminots du Canada, le Comité permanent des transports, le ministre des Transports de l'époque et les chemins de fer canadiens ont rejeté au cours des études du groupe de travail le principe du dépistage aléatoire.

La consommation d'alcool dans les huit heures précédant l'entrée en service. L'Association des syndicats de cheminots du Canada s'oppose à cette proposition. Le groupe de travail de Transports Canada en a discuté brièvement et les syndicats

## [Texte]

the unions and the railways as being unnecessary and completely unadaptable to railway operation. The majority of railway employees in safety-sensitive positions are trained crews and signal maintainers who are on call 24 hours a day, 7 days a week. In addition, there are shop craft people who are not particularly on call but who may well be called out in emergency situations such as train accidents, etc.

The vast majority of train crews operate on a call basis with a minimum call of two hours. Signal maintainers must respond immediately to an emergency call. In the case of train crews, the practice now is to call in the crews to report to the terminal as required to meet the arrival of their train. The provisions of UCOR Rule G come into force the moment the member of the proposed train crew accepts the assignment call from the terminal. The minimum call is two hours. The employee is free to refuse the call and is also observed for impairment when reporting for duty at the terminal.

The same call-out provisions in the case of signal maintainers on standby for emergency calls are applicable, except there is no two hour minimum. A signal maintainer accepting an emergency call must respond immediately. Clearly the eight hour alcohol free restriction is not workable in these particular situations. The eight hour alcohol free restriction is only possible for employees on assigned hours of work and rest days.

As a matter of fact, in the United States—we will cherry pick here, because we certainly do not support many of the things they have done—even with their draconian approach to this exercise, on July 31, 1985 the USFRA drug alcohol regulations for employees subject to the Hours of Service of Employees Act in the U.S., they said as follows:

Proposal not adopted. Pre-duty abstinence period unworkable as a federal regulation in an industry without regular shifts.

That amounts to a rule of prohibition.

Rule as written accomplishes objectives of abstinence period. Workers must report fit and able.

That is Rule G.

Industry receives testing authority. FRA must enforce against railroads, but railroads cannot be expected to supervise pre-duty conduct.

So even the United States found the application was not workable in practical terms of the eight hour provision. On balance, I suppose, they decided it was not really necessary. I suppose it is workable if you are operating the railway on the

## [Traduction]

et les sociétés ferroviaires l'ont rejetée du fait qu'elle était inutile et impossible à adapter aux opérations ferroviaires. La plupart des employés de chemins de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité sont des employés d'accompagnement ou des agents d'entretien des signaux susceptibles de devoir se présenter au travail 24 heures par jour sept jours par semaine. Il y a en outre des travailleurs d'ateliers qui ne sont pas généralement de garde, mais qu'on peut rappeler au travail en cas d'urgence, par exemple en cas d'accidents ferroviaires, etc.

La grande majorité des employés d'accompagnement doivent pouvoir se présenter au travail dans un délai minimal de deux heures. Les agents d'entretien des signaux doivent répondre sans délai aux appels d'urgence. Dans le cas des employés d'accompagnement, les dispositions de rappel au travail prévoient qu'ils doivent se rendre au terminus pour l'arrivée du train. La règle G du règlement unifié d'exploitation s'applique dès qu'ils acceptent de rentrer au travail. Le préavis minimal est de deux heures. Les employés sont libres de refuser leur appel au travail et on vérifie qu'ils n'ont pas les facultés affaiblies au moment où ils se présentent.

Les mêmes dispositions de rappel en cas d'urgence s'appliquent au préposé à l'entretien des signaux, mais il n'y a pas de préavis minimal de deux heures. Un préposé à l'entretien des signaux qui accepte le rappel au travail en cas d'urgence doit s'y rendre sans délai. De toute évidence, l'interdiction de prendre de l'alcool dans les huit heures précédentes est impraticable dans ces situations. Cette règle n'est praticable que pour les employés qui travaillent à horaire fixe.

Nous n'appuyons certainement pas tout ce qui se fait à cet égard aux États-Unis, mais en dépit de leur règlement généralement draconien, le 31 juillet 1985, la *United Federal Railroad Administration* disait à propos de son règlement relatif à l'alcool et aux drogues en ce qui concerne les employés assujettis à la Loi sur les heures de service des employés aux États-Unis:

Proposition rejetée. La période d'abstinence avant l'arrivée au travail est impraticable comme règlement fédéral dans un secteur sans horaire de travail fixe.

Cela équivaudrait à la prohibition.

Le règlement actuel permet de réaliser les objectifs concernant la période d'abstinence. Les employés doivent se présenter au poste en état de travailler.

C'est là la règle G.

L'industrie reçoit l'autorisation d'effectuer des tests. La FRA doit faire appliquer ses règlements par les chemins de fer, mais on ne peut pas s'attendre à ce que les compagnies ferroviaires supervisent le comportement de leurs employés avant leur arrivée au travail.

On a donc constaté même aux États-Unis que la disposition concernant les huit heures précédant l'arrivée au travail était impraticable. Je suppose qu'on a en fin de compte décidé qu'elle n'était pas vraiment nécessaire. Je



[Text]

basis that everyone in the running trades is going to be given an eight hour call. I do not know how that works in emergency situations, such as signal maintainers, but we oppose it and feel it is unnecessary.

• 0945

I will not review the recommendations because they are there for you to see, Mr. Chairman. That is the end of my remarks.

**The Chairman:** Mr. Abbot, I want to thank you for paraphrasing your brief with the appendix. It will be attached to the record.

Before calling on Mr. Benjamin, Mr. Nault, and Mr. Schneider, I would mention that it is pretty clear you are against random testing, but are in favour of testing with probable cause or at the scene of an accident.

**Mr. Abbot:** Correct.

**The Chairman:** And that you think Rule G takes care of the eight-hour requirement.

**Mr. Abbot:** As Rule G has been interpreted by arbitrators over the years and found to be workable and as the subject-to-duty provision has been interpreted to start running when an employee accepts a call. So if the railways give as much lead time as they can in order to meet the incoming traffic, and I suppose they do in most cases, when the employee receives a five- or six-hour call and as soon as they accept that call requiring that they report to the terminal in four or five hours the alcohol-free period begins.

There is a provision in the collective agreement that the minimum call must be two hours. It probably varies in practice across the country, but I am sure the railways attempt to give as much lead time as possible, in their own interest. I suppose the railways can give you more details as to the averages.

**Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke):** I would like to thank you for sending the full copy of your brief early. Unfortunately, my office and some other offices did not receive the copy until either last night or this morning, so we were skimming through it rather quickly.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** I received my copy yesterday.

**Mr. Kristiansen:** From the experience you have had to date with the various testing procedures used and from talking to some of your colleagues on the other side of the line, how would you rate the testing procedures? Do you have any particular recommendations or suggestions as to the security of the testing procedure? Who should do the testing and under what conditions?

[Translation]

suppose que cette règle serait praticable si l'on donnait un préavis de huit heures en cas de rappel des cheminots au travail. Je ne sais pas comment cela fonctionnerait en cas d'urgence, comme par exemple dans le cas des préposés à l'entretien des signaux, mais nous y opposons et nous estimons que c'est inutile.

Je ne passerai pas en revue les recommandations, car vous pouvez les lire vous-mêmes, monsieur le président. Je termine ici mes remarques.

**Le président:** Monsieur Abbot, je tiens à vous remercier d'avoir paraphrasé votre mémoire et les appendices. Le tout sera annexé au compte-rendu de nos délibérations.

Avant de donner la parole à M. Benjamin, puis à M. Nault et à M. Schneider, je tiens à mentionner que vous êtes de toute évidence opposés au dépistage aléatoire, mais que vous êtes en faveur d'un test en cas de cause probable ou sur les lieux d'un accident.

**M. Abbot:** C'est exact.

**Le président:** Et vous estimez que la Règle G rend inutile la restriction relative aux huit heures précédant le retour au travail.

**M. Abbot:** Oui, étant donné la façon dont les arbitres ont interprété la Règle G dans le passé, on l'a trouvée praticable, et puisqu'on a déterminé que la disposition concernant les boissons alcooliques et les stupéfiants avant et pendant le travail commençait à s'appliquer au moment où un employé acceptait le rappel au travail. Par conséquent, si les compagnies de chemin de fer donnent aux employés le plus long préavis possible sans perturber la circulation ferroviaire, et je suppose qu'on le fait dans la plupart des cas, lorsque l'employé reçoit un préavis de cinq ou six heures, dès qu'il accepte de se rendre au travail dans quelques heures, la période d'abstinence commence.

Une disposition de la Convention collective stipule que le préavis minimal est de deux heures. La durée des préavis varie probablement à travers le pays, mais je suis persuadé que les compagnies de chemin de fer essaient de donner le plus long préavis possible, dans leur propre intérêt. Je suppose que les représentants des compagnies de chemin de fer pourront vous donner plus de détails quant à la longueur moyenne des préavis.

**M. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke):** Je tiens à vous remercier de nous avoir fait parvenir à l'avance votre mémoire complet. C'est malheureux, mais mon bureau, tout comme d'autres, ne l'a reçu que tard hier soir ou tôt ce matin, de sorte que nous avons pu simplement le feuilleter rapidement.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** J'ai reçu mon exemplaire hier.

**M. Kristiansen:** D'après votre expérience jusqu'ici des diverses procédures de tests utilisés, et d'après vos consultations avec vos collègues outre frontières, que pensez-vous des diverses méthodes utilisées? Avez-vous des recommandations ou des suggestions particulières à faire pour améliorer la sécurité des tests? Qui devrait effectuer les tests et dans quelles conditions?

[Texte]

**Mr. Abbot:** I do not have any discussions on how they do things in the United States for the simple reason that they do so many things differently from our own approach that their advice is not in our overall interest in many cases.

I covered in the submission the various protections required in the testing procedure. We were quite happy. We went into this issue extensively during the consultative process with Transport Canada, which was one of the very infrequent times since I have been dealing with the government that we did have a proper consultative process.

Senior officers with the railway were involved and we were involved in the process for about two years. The position of the railways may have changed and I can accept that, but we made some concessions in that process, as did the railways. They gave up any claim to random testing because it was felt that testing during periodic employee medicals in the safety-sensitive positions was a form of random testing in that the workers must be tested every two years or so.

We could accept that in the task force discussions, on the basis that if one is giving samples of urine and blood for other purposes, there cannot be an added intrusion into your personal privacy if a lab makes an additional test at that time. Although we did not completely support that approach and our position was against it, we knew it was coming in. There would be some form of testing, so the best approach was to get on with it.

• 0950

We do accept that drugs and alcohol are a problem in safety-sensitive positions on the railway. So the unions in the United States and the unions in Canada support any form of protection that can protect the public and the majority of railway workers, because the majority of railway workers come to work as normal Canadians do and are drug-free and alcohol-free. They have a right to be protected against a minority who abuse that privilege.

If a railway worker wants to show up at work under the influence of alcohol or drugs, I suggest he should look for other employment. It is a free country and he can work elsewhere. But we cannot tolerate people coming to work in responsible, safety-sensitive positions and endangering the Canadian public. The things that are moving around in trains right now can blow up cities. So we have to be responsible and we have to accept that we have to get into this area.

But we do not go as far as random testing, because we can see no valid connection at this time between random testing and actual impairment. There is no correlation with safety. And if random testing is not going to improve safety in fact—perhaps it does in perception, but not in fact—then we oppose it.

[Traduction]

**M. Abbot:** Je n'ai pas discuté de la façon dont on fait les choses aux États-Unis pour la simple raison qu'on y fait tellement de choses d'une façon différente de la nôtre que leurs conseils ne sont bien souvent pas dans notre intérêt.

J'ai parlé dans le mémoire des diverses mesures de protection qu'il faut prendre en effectuant les tests. Nous sommes très satisfaits. Nous avons discuté longuement de cette question dans le cadre du processus de consultation avec Transports Canada. C'est l'une des très rares fois depuis le début de mes rapports avec le gouvernement, où nous avons vraiment pu profiter d'un véritable processus de consultation.

Des cadres des compagnies de chemin de fer et nous avons participé à ce processus pendant environ deux ans. La position des compagnies de chemin de fer a pu changer et je peux l'accepter, mais nous avons fait des concessions au cours de ce processus, tout comme l'ont fait les compagnies. Elles ont renoncé à exiger le dépistage aléatoire, estimant que les tests effectués lors des examens médicaux réguliers auxquels doivent se soumettre les employés titulaires de postes d'intérêt pour la sécurité constituent une forme de dépistage aléatoire, car les employés doivent subir ces tests tous les deux ans environ.

Nous avons pu accepter cela lors des discussions au sein du groupe de travail parce que si l'on donne des échantillons d'urine et de sang à d'autres fins, le fait qu'un laboratoire effectue un autre test sur les mêmes échantillons ne peut pas constituer une nouvelle intrusion dans la vie privée d'une personne. Nous n'étions pas complètement en faveur de cette façon de procéder, en fait nous nous y opposions, mais nous savions qu'elle deviendrait une réalité. Il y aurait une certaine forme de dépistage et il était donc préférable d'accepter celle-là.

Nous admettons que les drogues et l'alcool constituent un problème dans le cas des postes liés à la sécurité du transport ferroviaire. Les syndicats américains et les syndicats canadiens sont donc en faveur de toute forme de protection pouvant assurer la sécurité du public et de la majorité des cheminots, car la plupart d'entre eux vont au travail comme les Canadiens ordinaires, c'est-à-dire sans être sous l'influence de la drogue ou de l'alcool. Ils ont le droit d'être protégés contre une minorité qui abuse des drogues et de l'alcool.

Si un employé des chemins de fer veut se présenter au travail sous l'influence de l'alcool ou des drogues, je dis qu'il devrait se trouver un autre emploi. Nous sommes dans un pays libre et il peut travailler ailleurs. Nous ne pouvons cependant pas tolérer que des gens viennent travailler à des postes de responsabilité en présentant un danger pour la sécurité du public canadien. Certaines marchandises qu'on transporte actuellement par train peuvent faire exploser des villes entières. Nous devons donc agir de façon responsable et nous devons admettre qu'il faut s'occuper de ces questions.

Nous ne sommes tout de même pas prêts à accepter le dépistage aléatoire, car nous ne voyons pas pour le moment de véritable lien entre le dépistage aléatoire et l'affaiblissement des facultés au travail. Il n'y a pas de corrélation avec la sécurité. Or si le dépistage aléatoire ne doit pas réellement améliorer la sécurité, il le fait peut-être en apparence, mais pas en réalité, nous nous y opposons.



[Text]

We certainly do not oppose probable-cause testing, because we have always had probable-cause testing in the railways in the way of probable-cause removal from safety-sensitive positions for alcohol. We have always had Rule G. I could probably make an argument that the removal for conditions other than alcohol is contained in rule G at this time. In other words, it is incumbent on the railways not to permit anyone they reasonably believe, for any reason, whether it be diabetes, epilepsy, or whatever, when he is there... if he looks as if he cannot responsibly do the job, he should be removed from the job, and we will find out the cause afterwards.

The immediate responsibility of the employees, the unions, and the railways must be to ensure that anyone associated with the movement of trains in Canada is moving them as safely as humanly possible. That is our position, and that is why we can accept testing under controlled situations for probable cause, at the scene of an accident, and, at a push, during a medical. It is as simple as that.

The task force report that was supported by the minister, which is contained in my appendix and contained in my recommendations, goes into all these things that should be in there: the positive test by urine, then the second type of test, which is post-chromatic, and all of these things—the chain-of-evidence protection, who should be doing the test, the qualifications of the people—they are all in the recommendations in that submission. We accepted that, the railways accepted that, and the Minister of Transport at that time accepted that. We came before this committee and you accepted that. And we have not changed our position.

**Mr. Kristiansen:** With this question I may be asking you to look into the minds of someone else, but with the virtually unanimous agreement to exclude random testing, what has happened in the meantime, over the period of the last one or two years, to place such a strong emphasis in the current report to include random testing?

**Mr. Abbot:** Nothing has happened whatsoever, with one exception that has nothing to do with rail safety in Canada. As a matter of fact, the survey taken during the task force of some 35,000 railway workers in safety-sensitive positions showed in all cases that this sample of railway workers was no better or worse than the average Canadian. These percentages were very low. That was all we had. Since then Transport Canada has dealt with the Canadian Labour Congress and they had similar surveys into aviation and trucking, and these surveys proved exactly the same thing, that people in the airlines, people in the trucking industry, were not better or worse than the average Canadian.

So nothing has happened since the task force went into this in depth for transport workers. If anything has happened, it has reinforced that the problem in all of transportation is not so bad as to necessitate random testing. What has

[Translation]

Nous ne nous opposons certainement pas au test en cas de cause probable, car dans les compagnies ferroviaires, on a toujours effectué de tels tests pour vérifier si des employés occupant des postes liés à la sécurité avaient les facultés affaiblies par l'alcool et devaient par conséquent être réaffectés à d'autres postes. Nous avons toujours eu la règle G. Je pourrais peut-être préciser que cette règle contient également des dispositions concernant la réaffectation des employés pour d'autres raisons que la consommation d'alcool. En d'autres termes, il incombe aux compagnies ferroviaires qui ont des motifs de soupçonner un de leurs employés incapable, soit à cause du diabète, de l'épilepsie ou de toute autre raison, d'effectuer son travail de façon responsable, de lui retirer ce poste, pour trouver par la suite la cause exacte du problème.

La responsabilité immédiate des employés, des syndicats et des compagnies ferroviaires doit être de s'assurer que toute personne dont le poste est lié à la circulation des trains au Canada fait son travail de la façon la plus sûre possible. C'est notre opinion et c'est pourquoi nous pouvons accepter des tests de dépistage dans des circonstances contrôlées où la cause est posable, ainsi que sur les lieux d'un accident et, à la limite, à l'occasion d'un examen médical. Ce n'est pas plus compliqué.

Le rapport du groupe de travail approuvé par le ministre est annexé à mon mémoire et j'en reproduis des extraits dans mes recommandations. On y énumère une série de conditions régissant les tests: les résultats positifs au test d'urine doivent être confirmés à l'aide d'une autre méthode, notamment la chromatographie gazeuse, des échantillons doivent être protégés comme n'importe quel élément de preuve, les échantillons doivent être prélevés par un personnel compétent et ainsi de suite. Nous avons accepté cela, tout comme les compagnies de chemin de fer l'ont fait, de même que le ministre des Transports de l'époque. Nous sommes venus témoigner devant votre Comité et vous l'avez accepté également. Nous n'avons pas changé d'opinion.

**M. Kristiansen:** Il semblera que je vous demande de deviner ce que pense quelqu'un d'autre, mais étant donné l'accord pratiquement unanime pour exclure le dépistage aléatoire, que s'est-il passé depuis un an ou deux, pour qu'on insiste tellement dans le nouveau rapport sur le dépistage aléatoire?

**M. Abbot:** Absolument rien ne s'est passé, sauf un fait qui n'a rien à voir avec la sécurité ferroviaire au Canada. Pendant l'étude du groupe de travail, en fait, on a fait enquête auprès de quelque 35,000 cheminots occupant des postes d'intérêt pour la sécurité et l'on a constaté à peu près les mêmes résultats que chez les Canadiens moyens. Les pourcentages étaient très faibles. Depuis, de concert avec le Congrès du travail du Canada, Transports Canada a effectué le même genre d'enquête dans les secteurs de l'aviation et du camionnage, et ces enquêtes ont démontré exactement la même chose, c'est-à-dire que les employés des compagnies aériennes et du secteur du camionnage n'étaient pas mieux ni pires que le Canadien moyen.

Rien ne s'est donc produit depuis que le groupe de travail a étudié cette question à fond en ce qui concerne les travailleurs des transports. En fait, on a même confirmé que le problème n'est pas assez grave dans l'ensemble des

[Texte]

happened is that the United States has introduced random testing laws, and has said that any transport company or people working under the sovereignty of Canada who may end up in the United States will have to come under their random testing laws in the United States.

• 0955

That is the only significant thing that has happened. The change in position of the government could well be to match what has been done in the United States, and that is the only thing that has changed since the Minister of Transport approved the task force for railway workers.

On the task force, random testing was opposed by Health and Welfare. As a matter of fact, I might tell you for the record that on the task force it became a most peculiar situation. The railway unions were having a problem convincing Health and Welfare and human rights people to go even as far as testing for probable cause. So random testing was not even considered by Health and Welfare Canada, by the Ministry of Transport. It died very fast, and of course has never reappeared.

To answer your question, all I can say is that the United States legislation on transport is the only thing that has happened. That, I guess, has changed the minds of government.

**Mr. Nault (Kenora—Rainy River):** Mr. Abbot, I want to try to get a few things straight in my mind. First of all, as it relates to this substance abuse or substance strategy, one of the things that seems to be evident is that there are two parts to it, and one is the education aspect, which relates to our employee assistance program. Before we go from the education to the regulations, which will stamp it out if people do not adhere to the education process, tell me what you think of the employee assistance program as it relates to the railways.

**Mr. Abbot:** We took this position on the task force and we took the position before this committee, when this committee looked at EAP and drug testing, and as a result of this committee's recommendation the Railway Safety Act was amended, giving the minister power by regulation to impose EAP programs on a mandatory basis on the railways. We support that without question.

When we talked to Transport Canada we said before you do that, the best way to have it is by agreement; let the unions who represent the employees who are in safety-sensitive positions meet with the senior officers of the railway companies and see if they can get a mutual agreement.

As far as CNR is concerned, I think they have such an agreement. The senior officers of the railway unions that represent the employees in safety-sensitive positions met with the railway, and I believe they have an agreement that is mutually acceptable and is about to be signed. I am not aware what is happening with Canadian Pacific. They have another philosophy of life.

We believe that if you cannot get mutual agreement, then EAP should be made mandatory. We believe the Minister of Transport when looking at rail should approve any agreement that is consummated between the unions and

[Traduction]

transports pour justifier le dépistage aléatoire. Voici ce qui s'est passé. Les États-Unis ont instauré le dépistage aléatoire et ont déclaré qu'il s'appliquerait aux travailleurs canadiens du domaine des transports qui se retrouveraient aux États-Unis.

C'est la seule chose importante qui s'est produite. Le gouvernement s'est peut-être ravisé en fonction de ce qui s'est produit aux États-Unis; c'est le seul fait nouveau depuis que le ministre des Transports a approuvé le groupe de travail sur les employés de chemin de fer.

Au sein du groupe de travail, c'est le ministère de la Santé et du Bien-être social qui s'est opposé au dépistage aléatoire. De fait, la situation était très singulière. Les syndicats des chemins de fer ont en effet eu du mal à convaincre les représentants du ministère de la Santé et les défenseurs des droits de la personne à accepter le dépistage fondé sur la cause probable. Le dépistage n'a donc même pas été envisagé par le ministère de la Santé ou celui des Transports. L'idée n'a pas fait long feu et n'a jamais refait surface.

En réponse à votre question, je dirais que le seul fait nouveau a été la loi américaine en matière de transports. C'est cela, j'imagine, qui a fait changer d'avis le gouvernement.

**M. Nault (Kenora—Rainy River):** Monsieur Abbot, il y a certaines choses que je veux être bien certain de comprendre. D'abord, pour ce qui est de la stratégie de lutte contre l'alcool et les drogues, il semble bien qu'elle se divise en deux volets, dont le premier est la sensibilisation, relié au programme d'aide aux employés. Avant de passer aux sanctions, qui prendront le relais du programme de sensibilisation si celui-ci échoue, dites-moi ce que vous pensez du programme d'aide aux employés dans le domaine des chemins de fer.

**M. Abbot:** La position que nous avons adoptée est celle que nous avons défendue au sein du groupe de travail et ici devant le Comité, lorsque vous avez étudié les programmes d'aide aux employés et le dépistage des drogues. À la suite de la recommandation du Comité, la Loi sur la sécurité ferroviaire a été modifiée pour donner au ministre le pouvoir d'imposer aux chemins de fer des programmes d'aide. C'est une position que nous appuyons sans réserve.

Dans des discussions avec les représentants de Transports Canada, nous avons soutenu que la meilleure façon d'y arriver était de procéder à l'amiable. Que les syndicats qui représentent les employés qui occupent des postes liés à la sécurité rencontrent les autorités de la compagnie de chemins de fer pour essayer de s'entendre.

Pour ce qui est du CN, il y a une entente comme celle-là, je crois. Les dirigeants du syndicat qui représente les employés qui occupent des postes liés à la sécurité ont rencontré la direction de la compagnie, et je crois qu'une entente acceptable aux deux parties est sur le point d'être signée. Je ne sais pas ce qui se passe au Canadien Pacifique; les mentalités sont différentes là-bas.

Faute d'une entente, nous estimons que les programmes d'aide aux employés devraient être obligatoires. À notre avis, le ministère des Transports devrait approuver toute entente entre les syndicats et l'employeur. La raison est simple. Les



[Text]

the railways. The point of that is simple. The international unions in the United States have been further ahead and more progressive in supporting substance abuse and alcohol programs among employees and they have changed the attitude of the railway worker.

Why the CRLA was insisting it be senior officers only who represent the employees in safety-sensitive positions who would be under the drug testing is that from the top down EAP plans can only work if the unions make them work. It cannot work as a public policy. It can only work if the unions are part of an agreement and the unions take responsibility for that agreement. The unions must positively and supportively change the attitude of railway workers to one of you are not doing your buddy a favour if you protect him if he comes in under the influence of alcohol, or it should be now that you are doing him a favour if you get him in an EAP plan.

The unions and the fellow workers must change their behaviour and must ensure that they police themselves. If an EAP gives fair mechanisms and provides confidentiality, and if the union is backing it and the employees give it credibility, it can work, and we may fight the problem at that level. Education and EAPs are the key things.

• 1000

**Mr. Nault:** Would you say that the EAPs in place now—some terminals are not doing a good job in the EAP and others are doing an excellent job—are working in terms of changing attitudes to railway workers?

**Mr. Abbot:** Yes, but most of the successful ones work because—

**Mr. Nault:** Because the employees want them to work.

**Mr. Abbot:** Exactly. And because union officers make it a cause.

**Mr. Nault:** Having said that, I do not disagree with your statement about random testing. I do not see how that will change anybody's view about anything. Personally, I believe a drug or alcohol problem is a disease, it is something that has to be worked on, and it is something you have to get some help for. Whether or not you put someone's job on the line does not make any difference. When I was in that field we dismissed individuals even though we had a good EAP. I understand where you are coming from, but I want to ask you a question relating to "probable cause". What is the definition of probable cause? In addition to Rule G, I mean.

I have looked at this information and tried to decipher just what the minister, the report and the taskforce are saying in terms of when is just cause. For example, on the railway system there are instances when we could run through a switch every half hour. Is that a just cause for suddenly having to do a drug test? Whose definition is going to be put there? Or will it be as it was in the past where a supervisor makes that decision?

**Mr. Abbot:** I think probable cause is a legal concept that the police and everyone else in our society has to make judgments on. If one could define exactly what probable cause means at every point in time, we could apply that to search and seizure, we could apply that to warrants, etc.

[Translation]

syndicats internationaux aux États-Unis sont en avance sur nous et appuient les programmes de lutte contre la toxicomanie et l'alcoolisme. Ils ont réussi à changer l'attitude des cheminots.

Si l'ASCC a exigé que seuls les dirigeants du syndicat représentent les employés touchés, c'est que ces programmes d'aide ne peuvent réussir qu'avec l'aide du syndicat. Il faut qu'il soit partie à une entente et s'en sente responsable. Il faut que les syndicats travaillent concrètement à changer la mentalité des cheminots et les convainquent que ce n'est pas rendre service à un compagnon de travail que de le protéger s'il s'enivre. Au contraire, c'est un service à lui rendre que de l'amener à s'inscrire à un programme d'aide aux employés.

Les syndicats et les travailleurs doivent changer de comportement et s'autodiscipliner. Si le programme d'aide aux employés est juste et assure la confidentialité et si le syndicat accorde son appui et si les employés en font quelque chose de crédible, cela peut marcher et l'on pourra lutter contre le problème à ce niveau-là. La sensibilisation et les programmes d'aide, voilà la clé.

**M. Nault:** Pensez-vous que les programmes actuels réussissent à changer la mentalité des cheminots? Dans certaines gares, on fait du travail excellent; alors que dans d'autres...

**M. Abbot:** Oui, mais ceux qui ont du succès en ont parce que...

**M. Nault:** Parce que les employés veulent les faire marcher.

**M. Abbot:** Exactement. Et parce que les dirigeants des syndicats en font quelque chose d'important.

**M. Nault:** Cela dit, je suis d'accord avec ce que vous avez déclaré à propos du dépistage aléatoire. Je ne vois pas comment cela pourra changer la vie de qui que ce soit. Pour ma part, je pense que l'alcoolisme ou la toxicomanie c'est une maladie qu'il faut traiter et pour laquelle il faut obtenir de l'aide. Mettre l'emploi de la personne dans la balance, ça n'y changera rien. Quand je travaillais dans ce domaine, nous avons congédié des employés même si nous avions de bons programmes d'aide. Je comprends votre position, mais je voudrais vous poser une question à propos de la «cause probable». Quelle est la définition? Pas ce qui se trouve dans la règle G, je veux dire.

J'ai essayé de déchiffrer ce que voulait dire le ministre, par motif valable; je parle du rapport et du groupe de travail. Par exemple, sur le réseau ferroviaire, il peut y avoir des cas où, à un aiguillage, on passe tout droit et cela peut se reproduire toutes les demi-heures. Est-ce que c'est un motif valable pour faire subir un test de dépistage de drogue? Qui va le définir? Est-ce, comme par le passé, c'est le supérieur qui décidera?

**M. Abbot:** La cause probable, c'est un concept juridique sur lequel la police et le reste de la société devront se prononcer. Si l'on pouvait définir exactement ce que l'on entend par cause probable, on pourrait appliquer cette définition aux perquisitions et aux mandats, et ainsi de suite.

[Texte]

If probable cause is wrongly interpreted it can be argued with the union afterwards, at arbitration, because the collective agreements apply. You have to leave the railway in the hands of the railway officers. They are the ones in charge and responsible for ensuring that the railway runs. For many years we have had people dismissed for Rule G. That is probable cause. If a supervisor sees the symptoms of someone under the influence of alcohol, that is probable cause. It has nothing to do with violating a rule.

A person may violate a rule because of alcohol. That is probable cause for dismissal under Rule G. If the supervisor is unjust or makes a mistake, we have recourse to arbitration. We have the same recourse to arbitration and the same fundamental protections as we had when Rule G was applied simply to alcohol. Even today, Rule G covers narcotics and drugs.

**Mr. Nault:** But you never had a situation where an individual automatically goes in for a substance test if he has an accident. That is what this intends to do. An accident could be defined as running a switch, smashing up ten cars or totalling a whole train. You could look at any definition you want. In the railway industry we have always been under the impression that probable cause applied in situations where something severe took place. That particular scenario, if it becomes an accident—what is a severe accident? Many accidents occur every day on the railway, most of which go unreported. Running through a switch is not something we would have reported to the Minister of Transport on a regular basis.

**Mr. Abbot:** If you look at our recommendations and the recommendations of the Transport Canada task force with respect to testing at the scene of an accident, you will see that if there is any suspicion or reason to believe narcotics, drugs, or alcohol were a contributing factor to the accident, again it would have to come down to that judgment call.

• 1005

Now, if someone runs through a switch, as you say, and the person is standing there and he is quite normal, then that is an accident and you are not going simply to say that you are giving him a drug test because it was, per se, an accident. It is for accidents of certain dimensions, and one has to have a reasonable belief. Once you have that reasonable belief, you can test the crews.

But again that becomes a bit academic as far as railway workers are concerned, because the Railway Safety Act, as I recall, has gone into that area already by statute with respect to accidents. So that is already a statute. The criminalized aspect of it where there are fines in rail safety as far as rail is concerned is already there. Probably under the Aeronautics Act it is the same. It is a very difficult problem, but the saw-off is that you have to give certain judgmental positions to the railways to run the railway safely and you have to have stopgaps to ensure that it is not abused.

**Mr. Nault:** I am interested in the fact that you are opposed to the eight-hour prohibition, as I call it. The reason why I am is that if there is a definition between sensitive positions and non-sensitive positions, why would the railway

[Traduction]

Si l'interprétation qu'on en fait est mauvaise, on pourra en discuter avec le syndicat par la suite, au moment de l'arbitrage, parce que cela tombe sous le coup de la convention. Il faut laisser le chemin de fer entre les mains des dirigeants de la compagnie. Ce sont eux les responsables et ce sont eux qui doivent veiller à la bonne marche de la compagnie. Pendant des années, des employés ont été congédiés pour avoir enfreint la règle G. C'était la cause probable. Le surveillant qui note des symptômes d'enivrement dispose d'une cause probable. Cela n'a rien à voir avec le non-respect d'un règlement.

Un employé pourra enfreindre un règlement parce qu'il est ivre. C'est un motif de renvoi aux termes de la règle G. Si le supérieur n'est pas juste ou s'il a fait une erreur, nous pouvons porter l'affaire en arbitrage. Nous avons les mêmes recours et les mêmes protections qu'à l'époque où la règle G ne s'appliquait qu'à l'alcool. Aujourd'hui, elle englobe aussi les stupéfiants.

**M. Nault:** Mais il n'y a pas de cas où l'employé est systématiquement assujéti à un test de dépistage après un accident. Or, c'est l'objectif recherché ici. Un accident, ça peut être passer tout droit à un signal, détruire une dizaine de wagons ou même tout un train. Prenez la définition que vous voulez. Dans les chemins de fer, nous avons toujours eu l'impression que «cause probable» s'appliquait aux incidents graves. Qu'est-ce que c'est qu'un accident grave? Un grand nombre d'accidents surviennent chaque jour dans les chemins de fer, et la majorité d'entre eux ne sont pas signalés. Passer tout droit à un signal, ce n'est pas signalé au ministre des Transports de façon régulière.

**M. Abbot:** Si vous prenez connaissance de nos recommandations et de celles du groupe de travail de Transports Canada au sujet des tests à faire subir sur les lieux d'un accident, vous verrez que s'il y a le moindre motif de croire que l'alcool ou les stupéfiants ont été un facteur, il faudra user de son jugement.

Par contre, si quelqu'un passe tout droit, comme vous l'avez dit, et si la personne a l'air tout à fait normal et bien il ne s'agit que d'un accident et on ne va pas lui faire subir un test de dépistage parce que ce n'était que ça: un accident. On parle d'accidents d'une certaine gravité et il faut avoir un motif raisonnable. Si l'on a ce motif, on peut tester l'équipage.

Mais tout ça est bien théorique en ce qui concerne les cheminots, parce que la Loi sur la sécurité ferroviaire a déjà des dispositions en cas d'accidents. Il y a déjà une loi. Des amendes sont déjà prévues. C'est probablement la même chose en vertu de la Loi sur l'aéronautique. C'est un problème très épineux, mais le compromis c'est qu'il faut laisser une marge de manœuvre aux chemins de fer tout en imposant des garanties pour éviter les abus.

**M. Nault:** Je vois que vous êtes contre l'abstention de huit heures, comme je l'appelle. En effet, on fait une distinction entre les postes liés à la sécurité et les autres. Pourquoi la compagnie de chemin de fer s'opposerait-elle à



*[Text]*

be opposed to that type of situation where an individual in a sensitive area, like an engineer or a conductor or a trainman, would be prohibited from partaking of alcohol or...? Drugs are more difficult to assess because I am told that they can stay in your system for weeks on end, but let us just take alcohol for a moment. If there was a definition for the sensitive and the non-sensitive positions, which obviously there will be, why would you be opposed to the eight-hour prohibition?

**Mr. Abbot:** Again we go back to the task force. We identified, and the survey was taken in the railways... We found it not very difficult to pinpoint safety-sensitive positions. Obviously the locomotive engineers, the train crew, signal maintainers, and car inspectors are all safety-sensitive positions, because they are all related to the safe operation of the railway. So there you are.

Now, if you are operating the railway on a 40-hour week and everybody had Saturday and Sunday off, then I suppose the eight-hour provision would not mean that much in fact, because I suppose you would have your last drink at a minute to 12 a.m. and then you would report for work at 8 a.m. and you would have met the eight-hour provision.

The eight-hour provision came out of the fact that when they did the surveys with the CLC in trucking and all the other transportation areas, they found through that survey that hangovers were just as much a problem to safety as people who had actually taken alcohol.

**Mr. Nault:** But considering the fact that railroaders—and we are talking about railroaders now, we will get into the airline industry and the truckers later—have the ability, in the sensitive areas, to book off, why would the union be opposed to that type of mechanism when you know simply, whether it has been eight hours, two hours or one hour, if a person has been under the influence they still have the ability to say that they cannot report for duty because they are unfit? What difference would it make if it was eight hours, six hours, or whatever? Where do you start and where do you end? Do you say that you think six hours is good or two hours is good? Where do you draw the line?

**Mr. Abbot:** What I am saying to you is this: when you get in the area of a previous allotted prohibition, you are getting into the area of what is serious—one person being killed in an accident, or one hundred? Then one argues that one is just as important. You get into that. I cannot tell you a cut-off date; all I can say to you is that the present system has worked, in my view and that of the people I have talked to, with respect to alcohol and abuse. So if it is working, why tinker with it? If there is a great need to tinker with it...

We have to keep in context here on the railway. Of the accidents that have been experienced on the railways in Canada, I do not know of one that has been directly associated with substance abuse, and the two that have been directly associated with alcohol are very minimal. So maybe there is no problem that we are trying to get at with alcohol here.

The other aspect of it is that you say eight hours; it could be six. I do not know; I cannot put a figure on that. But if you put something in that is not really going to work in practice anyway, what you are then doing is making a law you

*[Translation]*

ce qu'un employé dans un poste comme celui-là, un mécanicien, un chef de train ou un agent de train se voit interdire de consommer de l'alcool ou...? Dans le cas des drogues, c'est plus difficile car on me dit qu'elles peuvent rester dans l'organisme pendant des semaines. Prenons donc l'alcool pour le moment. Comme on établira une distinction entre les postes liés à la sécurité et les autres, pourquoi êtes-vous contre l'interdiction de huit heures?

**M. Abbot:** Cela nous ramène une fois de plus au groupe de travail. Dans l'enquête que nous avons menée auprès des compagnies de chemin de fer, nous n'avons pas eu beaucoup de mal à désigner les postes liés à la sécurité. Le mécanicien, l'équipe de train, les préposés à l'entretien des signaux, les inspecteurs de wagons occupent tous des postes critiques puisqu'ils sont tous reliés à l'exploitation du chemin de fer. Voilà.

Imaginons un train exploité 40 heures par semaine. Tout le monde a congé les samedis et dimanches. Cette interdiction de boire pendant huit heures ne voudrait pas dire grand-chose puisqu'il serait permis de prendre sa dernière consommation une minute avant minuit et de reprendre le travail à huit heures du matin. La lettre serait respectée.

Voici d'où vient cette idée. Lorsqu'on a fait des enquêtes avec le CTC dans le domaine du camionnage et des autres secteurs du transport, on a constaté que la gueule de bois était un problème aussi grand que l'ébriété.

**M. Nault:** Mais étant donné que les cheminots—c'est d'eux qu'il s'agit maintenant, nous parlerons de l'industrie de l'aviation et du camionnage plus tard—ont la faculté, dans les emplois liés à la sécurité, de refuser de travailler, pourquoi le syndicat s'opposerait-il à une interdiction comme celle-là lorsque vous savez, que ce soit huit, deux ou une heure après, que celui qui est en état d'ébriété peut se déclarer inapte au travail? Quelle différence cela fait-il que ce soit huit ou six heures après? Où est la démarcation? Estimez-vous que six heures ou deux heures, c'est acceptable? Où tirez-vous la ligne?

**M. Abbot:** Voici ce que je vous dis. Lorsqu'il est question d'une interdiction de boire définie, il y a une question de gravité. Qu'est-ce qui est grave: un mort ou une centaine de morts? Quelqu'un dira qu'un mort c'est tout aussi grave. C'est ce genre de débat-là. Je ne peux pas vous donner de période déterminée. Tout ce que je peux vous dire c'est que le système actuel marche, à mon avis et de l'avis de ceux à qui j'ai parlé, en ce qui concerne l'alcoolisme et la toxicomanie. Alors si ça marche, pourquoi le changer? S'il faut le changer...

Il faut mettre les choses en perspective. Dans le domaine des chemins de fer, je ne suis au courant d'aucun accident directement attribuable à la toxicomanie; deux ont été attribués à l'état d'ébriété. C'est très peu. Le problème d'alcoolisme que nous cherchons à résoudre n'existe peut-être pas.

Par ailleurs, vous parlez de huit heures. Ça pourrait être six. Je ne sais pas. Je n'ai pas de chiffres à vous donner. Mais, quand les règles ne peuvent pas être respectées dans la pratique, cela revient à adopter une loi qui ne peut pas être

[Texte]

cannot administer, that cannot really work, which employees will not abide by. I can assure you that if an employee has a glass of wine and gets a call four hours after it, he is going to go, and the railways are going to let him come in. So what you are doing is placing him in a position where he has to break some law that is not workable anyway.

• 1010

So why on paper put people in a position where they are breaking a law when the law is not going to be effective in the first place and no one is ever going to look at it. If I were in the running phase and I had a couple of beers, I am not going to say I am not taking a call away from home terminal to get home because I had that beer four and a half hours ago. I am not going to do that; I am going to go. So you are forcing me to. . . You cannot enforce this thing.

If it were absolutely necessary, I would suggest you find a way to enforce it, but I just do not think that is necessary. I think it is overkill.

**Mr. Nault:** But you are suggesting that you should have that beer or that glass of wine in the fourth hour. Why bother if the rule says you are not to have it?

**Mr. Abbot:** I could argue that too. As far as I am concerned, I quit drinking, but not because of any safety reasons. Why bother drinking at all when the goddamn government is taking all these taxes and all the rest of it? I have beaten all kinds of taxes. I quit smoking, not because of health, but because you people were skinning me.

**The Chairman:** Some people would say that is why some people drink.

**Mr. Abbot:** You are talking about Members of Parliament.

**The Chairman:** We are talking about the public at large, who are represented by Members of Parliament.

Anyway, Mr. Nault, thank you very much. I let you go over your time a bit. Your questions were very good on relevant issues, and as they became more penetrating Mr. Abbot's answers got a little shorter.

I now recognize Mr. Schneider.

**Mr. Schneider (Regina—Wascana):** Thank you, Mr. Chairman, for psychologically setting the platform for my series of questions and hopefully the series of answers that are about to follow.

I noticed, Mr. Kristiansen, that you said the Government of Canada has taxed you and has skinned you. You appear to be in fairly good health to me.

**Mr. Abbot:** I am Abbot. He is Kristiansen.

**Mr. Schneider:** I am sorry. Well, whatever. I arrived late and I thought I heard your name being referred to as that.

**Mr. Abbot:** I am not an NDP member. Benjamin would not let me in.

[Traduction]

administrée, qui ne peut vraiment pas fonctionner, et qui ne sera pas respectée par les employés. Je peux vous assurer que si un employé prend un verre de vin et est ensuite rappelé au travail quatre heures après, il répondra à l'appel et les chemins de fer l'accepteront. Tout ce qui est obtenu, c'est que l'employé doit enfreindre une loi qui, de toute façon, ne peut pas être appliquée.

Pourquoi donc formaliser une situation où les personnes visées devront enfreindre la loi alors que celle-ci est inefficace et que personne ne veillera à son application. Si je faisais partie du personnel roulant et me trouvait éloigné de ma gare d'attache, pensez-vous que je refuserais un appel me demandant de rentrer chez moi parce que j'ai pris une bière ou deux quatre heures et demie avant l'appel? Je ne refuserai sûrement pas l'appel et je partirai. On se voit donc obligé. . . On ne peut pas faire respecter ce genre de règle.

Si la mesure était absolument nécessaire, je pourrais vous suggérer de trouver un moyen de la faire respecter, mais je ne pense pas qu'elle soit nécessaire. Elle fait appel aux grands moyens sans nécessité.

**M. Nault:** Il me semble que vous nous suggérez que vous devriez prendre cette bière ou ce verre de vin à la quatrième heure. Pourquoi le faire si la règle vous le défend?

**M. Abbot:** À cela aussi, je peux répliquer. En ce qui me concerne, je ne bois plus, mais cela n'a rien à voir avec la sécurité. Pourquoi boire des boissons alcooliques quand ce sacré gouvernement ramasse toutes ces taxes de toutes sortes? J'échappe à toutes sortes de taxes. Je ne fume plus, et non pour des raisons de santé, mais parce que vous autres vous me dépouillez.

**Le président:** D'autres diraient que c'est pour cela que certains boivent.

**M. Abbot:** Vous parlez des députés.

**Le président:** Nous parlons du public en général, qui est représenté par les députés.

De toute façon, monsieur Nault, merci beaucoup. Je vous ai permis de dépasser votre temps de parole. Vous avez posé des questions très pertinentes sur les problèmes en jeu et plus elles allaient au fond des choses, et plus les réponses de M. Abbot devenaient un peu plus brèves.

Monsieur Schneider, je vous donne la parole.

**M. Schneider (Regina—Wascana):** Merci, monsieur le président, d'avoir dressé le tableau psychologique qui servira de toile de fond pour la série de questions et, je l'espère, de réponses qui suivent.

J'ai remarqué, monsieur Kristiansen, que vous nous dites que le gouvernement vous a lourdement imposé et vous a dépouillé. Vous me semblez être, cependant, en assez bonne forme.

**M. Abbot:** Je m'appelle Abbot. C'est lui qui est Kristiansen.

**M. Schneider:** Je m'excuse. Enfin, de toute façon, je suis arrivé en retard et j'ai cru entendre que c'était votre nom.

**M. Abbot:** Je ne suis pas un membre du Nouveau parti démocratique. Benjamin ne me permettrait pas d'y appartenir.



[Text]

**Mr. Schneider:** You are that extreme, are you?

**The Chairman:** Let us stay on the tracks. There are too many other things that could get us down the dead end here.

**Mr. Schneider:** First of all, you say that current programs are working in that there has been no attribution to serious accidents or accidents in significant numbers to cause us any great concern. But do you not feel that government should fulfil the role of anticipating what might be required, given changes to society, and as a result key its attention towards some problematic areas?

**Mr. Abbot:** When I say that programs are working, I am talking specifically about Rule G. Obviously we are helping government to be progressive. We are agreeing. Quite frankly, I do not think you will find many labour people going as far as the railway unions.

We are saying for the future problem, as the drug situation goes through the schools and filters into society, that, sure, you should take preventive action, the two we think are acceptable, and that is testing for probable cause, and again probable cause attached to the scene of an accident. So I think we are being reasonably progressive in that area.

I would add that the government wants to show the public they are being progressive by putting in things like random testing, which the public may think is something wonderful that will ensure their safety. The fact of the matter is there is no correlation between impairment at the time and results of a random test. So random testing is not being progressive. It is being perceptively progressive from a political point of view, but in fact it is not progressive.

**Mr. Schneider:** I would suggest to you that it could be perceptively effective in terms of eliminating the problem. And I am not putting a capital P to the word, I am just saying that it is a problem. A person may not necessarily have a substance abuse problem but may have an attitude problem and would say what the heck, I do not think my job is that important, I do not think the risk of Canadians is that much of a factor in my job, I will have one or two. If there is the random aspect. .

• 1015

First, I would like to tell you that I do not like to be associated with the development of more rules and laws. I do not like needles any more than the next person and I do not like anybody interfering in my privacy any more than the next person, so I am fully on-side with respect to your expressed concerns in that area. But given the job that we must do, and even if it is only a perception as statistics might be able to show, the fact is that if the perception is there from the

[Translation]

**M. Schneider:** Vous êtes extrémiste à ce point-là?

**Le président:** Restons sur la bonne voie. Il y a trop d'autres questions qui pourraient nous conduire à des impasses.

**M. Schneider:** Tout d'abord, vous nous dites que les programmes actuels donnent de bons résultats et qu'il n'y a pas eu d'accidents graves, ou un nombre significatif d'accidents attribués à ces causes et qui pourraient justifier une grave préoccupation. Ne pensez-vous pas cependant que le gouvernement devrait prévoir ce qui pourrait devenir nécessaire, compte tenu de l'évolution de notre société, et, de ce fait, se pencher sur les situations problématiques?

**M. Abbot:** Quand je dis que les programmes donnent de bons résultats, je pense particulièrement à la règle G. Il est évident que nous aidons le gouvernement à prendre des mesures progressistes. Nous sommes d'accord. En toute franchise, je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de syndicalistes qui soient prêts à aller aussi loin que les cheminots.

Pour l'avenir, au fur et à mesure que l'utilisation de stupéfiants passe par les écoles et pénètre dans la société, nous disons, d'accord, il faut prendre des mesures de prévention; nous en acceptons deux, le test pour cause probable et pour cause probable reliée à un accident. Il me semble que nous avons pris une position assez progressiste dans ce domaine.

Je voudrais ajouter que le gouvernement veut démontrer au public qu'il va de l'avant en prenant des mesures comme le dépistage aléatoire, ce qui plaît au public qui croit que sa sécurité sera assurée de cette façon. Dans les faits cependant, il n'y a pas de corrélation entre l'affaiblissement des facultés au moment considéré et les résultats d'un test aléatoire. Cette mesure ne constitue donc pas un progrès. Elle est peut-être perçue comme progressiste du point de vue politique, mais cela n'est pas confirmé dans les faits.

**M. Schneider:** Je vous suggère que la mesure pourrait être perçue comme efficace quand il s'agit d'éliminer le problème. Je ne parle pas d'un problème avec un grand P, mais je reconnais qu'il y en a un. Sans abuser d'une substance, il est possible que quelqu'un ait une mauvaise attitude l'amenant à penser: après tout, pourquoi se faire des soucis, mon emploi n'est pas tellement important, ce que je fais ne met personne en danger, je vais en prendre une ou deux. Avec cet aspect aléatoire. .

Je tiens aussi à vous assurer que je n'aime guère être associé à l'augmentation du nombre de règles et de lois qui nous régissent. Comme tout autre, je n'aime pas les seringues ou les intrusions dans ma vie privée, et je partage les préoccupations que vous avez exprimées en ce sens. Mais nous avons un travail à faire, et même s'il s'agit uniquement d'une perception comme les statistiques pourraient le démontrer, il n'en demeure pas moins que cette perception

[Texte]

standpoint of the worker. . . And I make reference to seat-belts in Saskatchewan; they detest it and I was vehemently opposed to anyone ordering me to strap myself in this container of metal hurtling down the road. We find that because of random police checks the amount of usage of seat-belts in Saskatchewan has gone up dramatically. I can only speak for Saskatchewan, which is why I am using Saskatchewan as an example. I therefore suggest to you that the existence of the possibility of being tested, examined, viewed upon, is in fact a deterrent in its own right.

**Mr. Abbot:** Using your seat-belt example, seat-belts have been proven to save lives. There is no question about that. So what you are doing in that instance is saying to people that you are going to save their lives. It is statistically proven that seat-belts save lives, there is no question about that. It is scientifically proven. It is a fact.

What you are drawing an analogy to here is the intrusion of what someone may think is right. I am not arguing here the question of rights, I am arguing here the question of effectiveness. It has not in any way been proven that a random test whatsoever indicates impairment at the point in time. So that is the point. It does not work.

If for example random testing could work effectively, if there was some device with which you could touch someone and know for sure that at that point in time he was impaired, then you would have a much better argument for hooking public safety to random testing.

The key question is it is not the right of intrusion of privacy I am arguing here. As I say in my brief, the Human Rights Commission and the Supreme Court of Canada under the Charter, chapter 7 and 8, will deal with all of that in its extensiveness with respect to invasion of privacy, intrusion, search, etc. All of these arguments I am not bringing here because they will be dealt with in a proper forum.

The argument I am bringing here is very simple. It is this: it does not do what you are purporting it to do and it is scientifically proven and people should know that it does not. Your people in Health and Welfare know it does not. I have screeds of evidence today brought before the committee that we had there that says it does not. You cannot correlate impairment at a given point in time with a positive test or something at a given point in time. Therefore, it is neutral to safety. You could get a positive test and that person could be as fit to do his job as he ever was, and that positive test could have come from something he did on the previous weekend.

[Traduction]

existe du point de vue du travailleur. . . Je pense à l'utilisation des ceintures de sécurité en Saskatchewan. Tout le monde les déteste et je m'opposais vigoureusement à ce que quelqu'un m'ordonne de me boucler la ceinture dans cette caisse de métal qui fonce sur les routes. La police se livre à des vérifications aléatoires et nous avons constaté que l'utilisation des ceintures de sécurité en Saskatchewan s'est généralisée d'une façon remarquable. Je ne peux parler que pour la Saskatchewan et c'est pour cela que je m'en suis servi comme exemple. Je vous suggère donc que le simple fait de pouvoir être soumis à un test, être examiné, être repéré, est, en soi, une mesure de dissuasion.

**M. Abbot:** Pour reprendre votre exemple, il est démontré que les ceintures de sécurité peuvent sauver la vie des automobilistes. Il n'y a aucun doute là-dessus. Il s'agit donc de dire aux automobilistes que l'on veut leur sauver la vie. Les statistiques démontrent que les ceintures de sécurité sauvent des vies humaines, aucun doute là-dessus. La démonstration a été faite scientifiquement. C'est un fait.

Vous comparez cette situation à une intrusion qui pourrait être justifiée aux yeux de certains. Je ne parle pas ici des droits, je parle de l'efficacité. Personne n'a pu démontrer qu'un test aléatoire pourrait d'une façon quelconque indiquer l'affaiblissement des facultés au moment critique. C'est de cela qu'il s'agit. C'est une mesure inefficace.

Si le dépistage aléatoire pouvait devenir efficace, si nous avions un appareil qui pourrait être utilisé sur un individu et indiquer avec certitude que ses facultés étaient affaiblies à tel moment, à ce moment-là il y aurait des raisons bien plus valables pour associer la sécurité du public au dépistage aléatoire.

La question fondamentale ici ne concerne pas le droit de s'ingérer dans la vie privée des intéressés; ce n'est pas de cela que je parle maintenant. Comme indiqué dans mon mémoire, la Commission des droits de la personne et la Cour suprême du Canada, au titre des articles 7 et 8 de la Charte, vont traiter de tout cet aspect de la question, de la protection de la vie privée, des intrusions, des fouilles, etc. Toutes ces questions seront traitées devant les instances appropriées et je ne vais pas en parler ici.

Mon argument est très simple. Le voici: cette mesure ne peut pas accomplir ce qu'elle se propose de faire, elle ne repose pas sur une preuve scientifique et le public devrait le savoir. Vos propres services, à Santé et Bien-être, le savent. J'ai des piles de documents présentés en preuve devant le comité qui avait été créé à Santé et Bien-être, et ces documents indiquent qu'il n'y a pas de preuve. Il est impossible d'établir un lien entre l'affaiblissement des facultés à un moment donné et un test qui aurait donné des résultats positifs, ou autre événement, à un autre moment déterminé. Du point de vue de la sécurité, ce test est neutre. Un test peut donner un résultat positif et pourtant la personne en cause pourrait être parfaitement capable de faire son travail, le résultat positif résultant de quelque chose qui aurait été fait la fin de semaine précédente.



[Text]

Consequently, I separate the fact of having a drug-free society from safety. There is no safety factor whatsoever in testing. As far as the deterrent factor is concerned, I think you know and I know that deterrents really do not work. The biggest deterrent factor in the world to the abuse of alcohol in the United States was prohibition, making it illegal. You had more people. . . in fact, it was more fun when it was illicit than—

**Mr. Schneider:** Most things are, that is what makes them fun.

**Mr. Abbot:** Exactly! I rest my case.

**Mr. Schneider:** But I just want to get back to a couple of points you made, and perhaps I should have interrupted you at the time. According to some of the friends that I have been associated with, they have seen examples where seat-belts have caused injury, seat-belts have caused a drowning—

**The Chairman:** We are not arguing the efficacy of seat-belts, but the analogy that you used was interesting. What I would like to put to you, Mr. Abbot, is what about the analogy of road-blocks? I think it is a little more relevant than seat-belts, with respect. I do not know about the statistics, but I think the thrust is that they have helped. You start to wonder about having the random road-block on the way from office to home at “ye olde Christmas tyme” and I think the statistics show that this has cut down on the consumption of alcohol and *ipso facto* may have saved some lives. To me, that would be a more relevant analogy than seat-belts in terms of the random road-block.

**Mr. Abbot:** But the randomness of—

**The Chairman:** And do not get into prohibition because you mentioned that earlier and I—

**Mr. Abbot:** The randomness of a road-block is the stopping of a vehicle. But the actual breathalyser test is done on a probable-cause basis. The policeman makes the judgment at that point in time, after the stopping, whether or not he will give a breathalyser test. That is point A. So the testing is not random, the stopping is. But whether or not action will be taken is based on probable cause by the police officer who has done the random stopping. It is not the testing that is random per se; it is the stopping of the vehicles.

• 1020

Point B is that a breathalyser test is acceptable in criminal court because there is a scientific correlation between .08 and impairment. Alcohol measured in the blood gives you a correlation scientifically of impairment at that time. That is why they cannot test for drugs at random tests. They can only administer a breathalyser test which tells you nothing about drugs, but does about alcohol. Breathalysers are accepted in court because they are scientifically correlated to impairment at the time and the amount of alcohol level in your blood, and scientifically they put that at .08.

[Translation]

J'établis donc une distinction entre l'absence de stupéfiant dans une société d'une part et la sécurité d'autre part. Les tests ne sont en aucune façon un facteur de sécurité. Quant à l'effet de dissuasion, je pense que vous savez, et, quant à moi, j'en suis persuadé, que la dissuasion n'existe vraiment pas. L'effort le plus important au monde pour dissuader une population d'abuser de l'alcool fut la période de prohibition aux Etats-Unis, quand l'alcool fut mis hors-la-loi. Il y avait plus de personnes. . . en fait, il était plus amusant de boire quand c'était illicite que. . .

**M. Schneider:** C'est vrai dans la plupart des cas, c'est ce qui rend les choses intéressantes.

**M. Abbot:** Exactement! C'est aussi ma conclusion.

**M. Schneider:** Je voudrais revenir sur une ou deux de vos remarques; j'aurais peut-être dû vous interrompre quand vous les avez faites. Certains de mes amis m'ont indiqué qu'il y a eu des cas où les ceintures de sécurité avaient causé des blessures, même une noyade. . .

**Le président:** Nous ne parlons pas de l'efficacité des ceintures de sécurité, mais l'analogie que vous avez faite était intéressante. Mais, monsieur Abbot, que pensez-vous des barrages de police? Dans notre cas, ceci est peut-être plus pertinent que les ceintures de sécurité. Je ne connais pas les statistiques, mais il me semble qu'il est généralement admis que ces barrages ont été utiles. Pendant la saison des Fêtes, quand on rentre chez soi on commence à penser à la possibilité de rencontrer un barrage et je crois que les statistiques indiquent que cela a contribué à réduire la consommation d'alcool et, donc, pourrait avoir sauvé quelques vies humaines. Il me semble que ces barrages sans préavis donnent une comparaison plus pertinente que les ceintures de sécurité.

**M. Abbot:** Mais la nature aléatoire de. . .

**Le président:** Et ne mentionnez pas la prohibition comme vous l'avez déjà fait et je. . .

**M. Abbot:** Dans le cas des barrages de police, l'aspect aléatoire concerne l'arrêt d'un véhicule. Mais l'alcootest n'a lieu que s'il y a cause probable. Après avoir arrêté le véhicule, le policier décide si il va ou non administrer un alcootest. Ça c'est la première chose. Le test n'est donc pas aléatoire, c'est l'arrêt qui l'est. Mais c'est le policier qui a arrêté la voiture de façon aléatoire qui détermine s'il y a cause probable avant de passer à l'action. Ce n'est pas le test en tant que tel qui est aléatoire, c'est l'arrêt de la voiture.

Point B: Le résultat d'un alcootest peut être présenté en preuve devant une cour de justice de compétence criminelle, car la corrélation entre un taux de 0,08 p. 100 et l'affaiblissement des facultés a été démontrée scientifiquement. On a prouvé, en effet, scientifiquement qu'il y a corrélation entre le taux d'alcool dans le test et l'affaiblissement des facultés au moment du test. C'est ce qu'il est impossible de démontrer pour le dépistage aléatoire de la consommation de stupéfiants. Les résultats d'alcootest sont acceptés par les tribunaux parce que le lien entre l'affaiblissement des facultés à ce moment-là et le taux d'alcool dans le sang a été établi scientifiquement; le taux critique est défini scientifiquement à 0,08.

[Texte]

**Mr. Schneider:** I think the mere fact that a test is done on a random basis is a deterrent.

I am also aware of the fact regarding abstinence from drug-related products—i.e., airline pilots for whom there is a 24-hour mandatory period. It always has been that way. I do not think there is anything wrong with that.

With respect to government and the role that government has in determining the rights of an individual as opposed to collective rights, another point with respect to testing given probable cause, I would suggest to you that is a little late.

Getting back to my collective rights versus individual rights, do you not think that government really should be bound by its mandate, given the population of a country, to ensure that in a service that is provided on a national basis our major concern should be associated with the rights of the population as opposed to the rights of an individual?

**Mr. Abbot:** This may not be and probably is not the CRLA's position, and maybe not the trade unions' position in Canada, but my view is based on collective rights. I support collective rights. I take the view in the trade union movement that the collective member should be protected from the minority member who is abusing certain things, alcohol and drugs being others. I have no problem with subverting an individual right to an overall collective right. The whole trade union movement is based on collective rights, collective bargaining, where you supersede the global and you forget the individual. I have no problem with that.

**Mr. Schneider:** I am talking about the rights of Canadians.

**Mr. Abbot:** I mean it is exactly the same thing. I believe the collective rights of Canadians overcome individual rights in certain cases. I have no problem with that. Other people may disagree. I agree, but only if it is demonstrably for a purpose which is doing something to ensure the safety of the collective right. Random drug testing is not, because it is not ensuring the railway is any safer than it was before. So why involve something which is intrusive into an individual right if you cannot justify the saving to the collective right?

If it could be demonstrated that drug testing would make the railways and the trucks tomorrow safer for sure, in a practical sense, I would personally have to reassess the position. But it does not. Clearly it does not. This is not my opinion. Every scientific and authoritative agency that has looked into it says that it does not. There is no correlation between impairment at a given point in time and a positive test for anything with respect to substance other than alcohol.

**Mr. Schneider:** I think you are mixing apples and oranges there. I quite agree with you that a test at one particular point does not necessarily prove anything. The point that I am trying to make is that with the existence, the permissibility of a random test, what that does is change the attitude of people, as the chairman mentioned, with respect to the random spot checks for alcohol abuse during periods of celebration. I think that there has been a dramatic decline in the number of people being charged with drunk driving—

[Traduction]

**M. Schneider:** Je crois que le dépistage aléatoire est en lui-même dissuasif.

Je sais également qu'il y a des règles demandant de s'abstenir de certaines substances; pour les pilotes d'avion, par exemple, cette période est de 24 heures. Il en a toujours été ainsi, et je ne vois pas pourquoi on critiquerait cette règle.

En ce qui concerne le gouvernement et le rôle qu'il joue pour définir les droits d'un individu par rapport aux droits collectifs, ce qui est un autre argument avancé en faveur des tests fondés sur une cause probable, à mon avis il est un peu tard de s'en occuper.

Pour en revenir à mes droits collectifs par rapport aux droits individuels, ne pensez-vous pas que le gouvernement devrait être lié par le mandat, donné par la population, de faire en sorte que, dans le cas d'un service national, il se préoccupe d'abord des droits de la population en général plutôt que de ceux d'un individu?

**M. Abbot:** Il est possible et même probable que ma position ne soit pas celle de l'ASCC, et peut-être pas celle des syndicats au Canada, mais elle se fonde sur les droits collectifs. Je suis en faveur des droits collectifs. J'estime avec les syndicats, que la collectivité devrait être protégée de la minorité qui abuse de certaines substances, l'alcool et les stupéfiants, entre autres. Je n'ai pas de difficultés à admettre qu'un droit individuel cède la place à un droit collectif. Le mouvement syndical est fondé sur les droits collectifs, la négociation de conventions collectives, et c'est l'ensemble qui prime sur l'individu. Cela ne me pose aucune difficulté.

**M. Schneider:** Je parle des droits des Canadiens.

**M. Abbot:** Moi aussi. Je crois que les droits collectifs des Canadiens priment sur les droits individuels dans certains cas. Je n'ai aucune difficulté avec cela. D'autres ne partagent pas cette opinion. Quant à moi je l'accepte, mais uniquement s'il est démontré qu'il s'agit bien de protéger le droit collectif. Le dépistage aléatoire ne répond pas à ce critère, car il n'assure pas une plus grande sécurité des chemins de fer. Pourquoi adopter une mesure qui est une intrusion dans la vie des intéressés si elle ne peut pas être justifiée par la protection d'un droit collectif?

S'il était possible de démontrer que le dépistage aléatoire des drogues contribue concrètement à améliorer demain la circulation par route ou par voie ferrée, je devrais personnellement réévaluer ma position. Mais cette démonstration n'est pas faite, c'est clair. Ce n'est pas moi qui le dis. Toutes les agences administratives et scientifiques qui ont examiné cette question disent qu'il n'y a pas d'amélioration de la sécurité. Il n'y a pas de lien entre l'affaiblissement des facultés à un moment donné et un test destiné à dépister toute substance autre que l'alcool et donnant un résultat positif.

**M. Schneider:** Je crois que nous mélangeons les pommes et les oranges ici. Je conviens tout à fait avec vous qu'un test fait à un moment donné ne prouve pas nécessairement quoi que ce soit. Ce que je veux souligner, c'est que la possibilité d'un test aléatoire contribue à modifier les attitudes, comme le président l'a mentionné, et comme on le voit dans le cas des vérifications aléatoires de consommation abusive d'alcool pendant les périodes de fête. Je crois que l'on a vu une réduction impressionnante du nombre de personnes accusées de conduite sous l'influence de l'alcool. . .



[Text]

**Mr. Abbot:** Now it is you who is getting into the apples and oranges. I explained the difference between the two analogies.

**The Chairman:** We are taking a little longer with this witness because this is the only witness of the three who is against the policy we are studying. The others are, I guess it is fair to say, generally for it, and we are going to try to have them speak for a shorter time than this witness.

• 1025

**Mrs. Clancy (Halifax):** Mr. Abbot, I was looking, on page 5 of your brief, at the recommendations from the Standing Committee on Health and Welfare from 1987. Recommendation 5 said testing must be used to assist the employee in seeking appropriate treatment for drug abuse where warranted, and test results should not be used as evidence in criminal proceedings. I am wondering if there was any evidence of test results being passed on in situations such as this when you did your probable-cause. By the way, I am interested in the use of the words "probable cause", an American term, as opposed to the Canadian term of "reasonable and probable grounds"; but that is just a personal prejudice. Have there been any incidents of this nature?

Secondly, given that I would presume a train would come under the definition of "motor vehicle", has it ever happened that breathalysers have been done on engineers or other train personnel?

**Mr. Abbot:** Actually, prior to the amendments to the Criminal Code that were brought in by the Railway Safety Act just recently a train was not considered as a motor vehicle, so it did not fall under the Criminal Code. Since the Railway Safety Act has come in, any rail equipment that moves on rails is under the same provisions as automobiles, etc., where you have breathalysers and so on.

**Mrs. Clancy:** Have you had them, though?

**Mr. Abbot:** No, not to my knowledge.

**Mrs. Clancy:** And what about the first part? Are you aware of any testing that has taken place under your reasonable and probable grounds rule and has been passed on and used in criminal proceedings?

**Mr. Abbot:** No, at this time there is no testing for drugs in the railway industry, with the exception—

**Mrs. Clancy:** No, but what about alcohol?

**Mr. Abbot:** Not to my knowledge, no.

**Mr. Benjamin:** In the area of safety-sensitive positions, Mr. Abbot, in the railway running trades—dispatchers, signal maintainers, some of the machinists—are the periodic medicals mandatory? And whether or not they are mandatory, when those medicals are given during the course of the person's employment, do they include blood and urine tests and what not that would detect signs of drug or alcohol abuse?

[Translation]

**M. Abbot:** C'est maintenant vous qui mélangez les pommes et les oranges. J'ai déjà expliqué la différence entre les deux situations.

**Le président:** Nous consacrons un peu plus de temps à l'interrogatoire de ce témoin, car il est le seul sur les trois qui sont présents à s'opposer à la politique que nous étudions. Je crois que l'on peut dire que les autres sont généralement en faveur de cette orientation, et nous allons essayer de leur consacrer un peu moins de temps que nous l'avons fait pour ce témoin.

**Mme Clancy (Halifax):** Monsieur Abbot, je trouve à la page 3 de votre mémoire les recommandations formulées en 1987 par le Comité permanent de la Santé et du Bien-être social. La recommandation numéro 5 se lit ainsi: Les tests doivent permettre d'aider le salarié à trouver un traitement adéquat pour son genre de toxicomanie, le cas échéant. Les résultats des tests ne devront pas être utilisés comme éléments de preuve dans des poursuites au criminel. Je me demande si des preuves existent indiquant que les résultats de tests auraient été communiqués dans des situations de ce genre quand vous avez examiné la cause probable. Incidemment, je vois que vous utilisez l'expression «cause probable», expression américaine, alors que l'expression canadienne est «des motifs raisonnables et probables»; mais il ne s'agit là que d'une opinion personnelle. Avez-vous rencontré des incidents de cette nature?

Deuxièmement, étant donné qu'il ne me semble qu'un train pourrait être considéré comme étant un «véhicule à moteur», est-il déjà arrivé que des chauffeurs mécaniciens ou autres membres du personnel roulant aient subi un alcootest?

**M. Abbot:** En fait, avant les modifications apportées au Code criminel qui ont résulté de la Loi sur la sécurité ferroviaire, jusqu'à tout récemment, un train n'entrait pas dans la catégorie des véhicules à moteurs et par conséquent n'était pas soumis aux règles du Code criminel. Depuis l'adoption de la Loi sur la sécurité ferroviaire, tout équipement se déplaçant sur rail est soumis aux mêmes dispositions que celles s'appliquant aux automobiles, ce qui permet les alcootests et autres mesures.

**Mme Clancy:** Mais avez-vous des exemples?

**M. Abbot:** Non, pas à ma connaissance.

**Mme Clancy:** Et qu'en est-il de la première partie? Etes-vous au courant de tests qui auraient été effectués sur la base de motifs raisonnables et probables et dont les résultats auraient été communiqués et utilisés dans des poursuites au criminel?

**M. Abbot:** Non, actuellement il n'y a pas de test de dépistage des drogues dans le secteur des chemins de fer à l'exception de—

**Mme Clancy:** Non, mais y en a-t-il pour l'alcool?

**M. Abbot:** Pas à ma connaissance, non.

**M. Benjamin:** Monsieur Abbot, dans les domaines où la sécurité est particulièrement importante, dans le cas du personnel roulant—régulateurs, responsables de l'entretien des signaux, certains machinistes—les employés sont-ils soumis à des examens médicaux périodiques obligatoires? Et que ces examens soient obligatoires ou non, quand il s'agit d'un employé, est-ce que l'examen comprend des tests d'urine et de sang et est-ce que ceci ne permettrait pas de déceler les abus de stupéfiants ou d'alcool?

[Texte]

**Mr. Abbot:** Under Regulation 08 of the CTC, which is in the process now of being revised pursuant to the Railway Act, there are mandatory medicals for all the people in the running trades: signal maintainers. . I am not sure about car inspectors, and obviously no machinists, because I do not know any machinists that are in safety-sensitive positions as we see them. There are mandatory medicals, and I believe they are every two years.

Obviously during these medicals urine and blood samples are taken in the normal course of a medical to make tests for diabetes and various other things. Once that material is taken for that purpose, no more material will be needed to make any other test. So when you are talking about intrusion into privacy, there is no extra intrusion at a two-year medical.

**Mr. Benjamin:** It is a condition of employment.

**Mr. Abbot:** Exactly. So maybe they take a little more of that nice stuff to send somewhere else; so be it. But that gets over the intrusive factor of random testing, because they are doing it anyway and always have done it.

Again, if these tests are done with proper methods, we end up with proper safeguards, and it is open to the grievance procedure, then we have the same stops to misuse there as we have always lived with under Rule G for alcohol.

**Mr. Benjamin:** Right. Under the kinds of tests that are taken, the latest and most sophisticated and what not, from your knowledge and experience, or your studies of the matter, and your organization's, is there for certain the likelihood or possibility that a person who has consumed prescription drugs—for example, I am thinking of the codeines, antihistamines—or patent medicines over the counter being mistaken as a user of a prohibited drug or alcohol?

• 1030

**Mr. Abbot:** We will exclude alcohol, but with respect to taking substances, once you get a urine test that says positive or negative for substances, you then have the second test, a gastromotomic test. There is also the spectromatic test. It is much the same technology as they use for athletes. These tests, which are far more expensive by the way, isolate particular drugs and can measure them. It is a precise science now, and it is getting better.

There is no question that there may well be room for mistake, but when you are talking about prescriptions being mixed in, as I understand part of the policy—and this was part of the task force discussion—people would declare whether they are on these prescription drugs and say that they have taken codeine. If codeine is there, fine, we will identify it.

There is no question that even with the probable cause testing there is room for error, as there is for probable cause with suspect to alcohol. We probably have had people who have been considered as being under the influence of alcohol

[Traduction]

**M. Abbot:** Selon le règlement 08 de la CCT, actuellement en cours de révision pour tenir compte de la Loi sur les chemins de fer, tout le personnel roulant doit subir des examens médicaux obligatoires; ceci s'applique aussi au personnel d'entretien des signaux. . je ne suis pas sûr que ceci s'applique aussi aux inspecteurs de wagons, et certainement pas aux machinistes, car je ne connais aucun poste de machiniste qui mettrait la sécurité en cause. Ce sont des examens médicaux obligatoires, et je crois qu'ils doivent être subis tous les deux ans.

Il est évident que des échantillons d'urine et de sang sont prélevés lors de ces examens pour vérifier différentes choses, la possibilité de diabète, entre autres. Une fois que les échantillons ont été prélevés à ces fins, on n'en prend pas d'autres pour d'autres fins. Si vous pensez à l'intrusion dans la vie privée, l'examen médical bi-annuel n'impose pas d'intrusion supplémentaire.

**M. Benjamin:** C'est une condition d'emploi.

**M. Abbot:** C'est exact. Eh bien, il est possible qu'ils prennent des échantillons un peu plus importants de toutes ces belles choses pour les envoyer ailleurs; bon. Mais cela ne correspond pas à l'intrusion associée aux tests aléatoires, car ce sont des choses qu'ils font de toute façon et qu'ils ont toujours fait.

Ici encore, si ces tests sont effectués en suivant des méthodes appropriées, nous avons la protection requise, et on peut toujours avoir recours à la procédure de grief; nous avons donc contre les abus la même protection que nous avons toujours eue en ce qui concerne la règle G pour l'alcool.

**M. Benjamin:** Bon. Compte tenu des tests qui sont exécutés, les plus modernes et les plus avancés, et compte tenu de votre connaissance et de votre expérience, ou de vos études et de celles de votre organisme à ce sujet, est-il possible de dire avec certitude qu'il existe une possibilité ou une probabilité de voir un individu, qui aurait consommé des médicaments prescrits—je pense, par exemple, à la codéine et aux antihistamines—ou des médicaments en vente libre, serait jugé être consommateur d'un stupéfiant illicite ou d'alcool?

**M. Abbot:** Nous pouvons exclure l'alcool. En ce qui concerne les autres substances, si l'analyse d'urine donne des résultats positifs ou négatifs, on passe à un deuxième test, un test gastromotomique. On peut aussi recourir à la spectrométrie de masse. La technologie est identique à celle utilisée dans les sports. Ces tests, qui sont d'ailleurs beaucoup plus coûteux, permettent d'isoler les substances et de les mesurer. Cette science est maintenant précise, et les techniques se perfectionnent.

Sans aucun doute, il y a toujours un risque d'erreur, mais quand vous parlez de l'utilisation de médicaments, je crois que la politique—et l'équipe de travail en avait discuté—prévoit que les personnes intéressées devraient déclarer quelles sont les médicaments qu'elles utilisent et préciser si elles ont pris de la codéine. Si celle-ci est présente, elle sera repérée.

Même si le test est justifié par une cause probable, il y a toujours une possibilité d'erreur, ce qui est également le cas pour l'alcool. Il est probable que des diabétiques qui n'avaient pas pris d'insuline ont été jugés comme étant sous



[Text]

and may well have been diabetic and not taken the insulin. However, as long as the collective agreement applies, as long as there is due process, and as long as everything is... it can be managed.

**Mr. Benjamin:** Do you look upon this exercise as the beginning of an attempt by the government to harmonize with what the U.S. is doing?

**Mr. Abbot:** I think that is perfectly obvious. Drug testing was not on the scene and I can testify to this definitely; there was no random drug testing. Drug testing came up very quietly in the railways as a result of the Hinton accident in 1986, where incidentally drugs or alcohol were certainly not involved. But the Americans were into the drug thing as a result of President Reagan's war on drugs. He could not catch all the people doing it, so he said that he would do it the other way. We all know that story. Then all of a sudden drug testing comes out of the wood-works because of—

**An hon. member:** No, it is because of the Americans; everybody know that.

**The Chairman:** Yes, that is interesting. We were going to have evidence on the credibility of the testing. I do not know, however, if we will have any evidence to really get involved in that last question and/or the answer. We may have some of that too, because drug testing was around even before Hinton, and has been around a lot longer before anything between Canada and the United States.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** Mr. Abbot, I think I heard you say in your presentation that the employee is observed for impairment when he comes on duty. Is that right?

**Mr. Abbot:** Well, I said that, yes.

**Mr. Chadwick:** How do they do that, and who would do it?

**Mr. Abbot:** Canadian Railway has have been running railways for a long time and booze has been around for a long time. When a person reports to the terminal, I am assuming and I would hope that the railway officer in charge would look at that person to see what he or she is like. If they are not doing that, it is something that you should enforce their doing, because that is more important than any random testing.

**The Chairman:** We have the railways coming up here.

**Mr. Chadwick:** Saying that, would you have any evidence of an employee being referred to a rehabilitation program through that, or removed from duty at that particular time?

**Mr. Abbot:** I cannot give you specific cases, but I can tell you that we have many union officers, employees and supervisors who have referred people to EAP plans. I will mention one name, on Canadian Pacific—

**Mr. Chadwick:** No, no.

[Translation]

l'influence de l'alcool. Toutefois, tant que la convention collective est respectée, tant que les règles prescrites sont suivies et tant que... il est possible de contrôler la situation.

**M. Benjamin:** Pensez-vous que cet exercice serait pour le gouvernement le début d'une tentative visant à harmoniser ses pratiques avec celles qui existent aux États-Unis?

**M. Abbot:** Il me semble que ceci est tout à fait évident. Il n'était pas question de dépistage des drogues, et je peux l'affirmer; il n'y avait pas de dépistage aléatoire des drogues. Les tests de dépistage des drogues sont arrivés sans bruit dans le domaine des chemins de fer à la suite de l'accident survenu à Hinton en 1986, alors que cet accident n'était aucunement lié aux stupéfiants ou à l'alcool. Mais les Américains s'intéressaient beaucoup à la question des drogues à la suite des déclarations du président Reagan sur la guerre contre la drogue. Ils, ne pouvaient pas prendre sur le fait toutes les personnes qui consommaient des stupéfiants, et il a donc décidé d'utiliser une autre méthode. Nous savons tous ce qui s'est passé. Soudainement, les tests de dépistage ont fait leur apparition parce que...

**Une voix:** Non, c'est à cause des Américains; tout le monde le sait.

**Le président:** Oui, c'est intéressant. Nous allons entendre des témoignages sur la crédibilité des tests. Je ne sais pas, cependant, si nous aurons des éléments de preuve nous permettant d'examiner cette dernière question ou d'y répondre. On en entendra peut-être parler aussi parce que les tests de dépistage des drogues existaient avant l'accident de Hinton et bien avant qu'il y ait des échanges entre le Canada et les États-Unis.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Monsieur Abbot, vous avez dit dans votre exposé que l'on s'assure que l'employé qui se présente au travail n'a pas de facultés affaiblies. Est-ce exact?

**M. Abbot:** Oui, je l'ai dit.

**M. Chadwick:** Comment procède-t-on, et qui le fait?

**M. Abbot:** Cela fait longtemps que le CN fait du transport ferroviaire, et l'alcool est là depuis longtemps aussi. Je prends pour acquis que lorsqu'un individu arrive à la gare, l'agent responsable l'examine pour voir quel est son état. Si cela n'est pas fait, vous devriez faire en sorte que cette pratique soit respectée, car elle est plus importante que tout système de dépistage aléatoire.

**Le président:** Les responsables des chemins de fer doivent comparaître devant nous.

**M. Chadwick:** Ayant dit cela, connaissez-vous des cas où un employé aurait été référé à un service de réadaptation à la suite de telles observations, ou renvoyé chez lui?

**M. Abbot:** Je ne peux pas citer de cas particuliers, mais je peux vous dire que bon nombre d'agents du syndicat, d'employés et de surveillants ont référé des employés au Programme d'aide aux employés. Je peux mentionner un nom, c'est au Canadien Pacific...

**M. Chadwick:** Non, non.

[Texte]

**Mr. Abbot:** —Mr. Bart Marcolini. He is now the national president of the UTU. He is a great member of Alcoholics Anonymous. I mean, you take a couple of beers and Bart is on your ass—

**Mr. Chadwick:** Would you not think that is a form of random testing?

**Mr. Abbot:** No, because he is doing—

**Mr. Chadwick:** Can you correlate that?

**Mr. Abbot:** —it on the basis of probable cause. He does not come up to me, who he knows has not had a drink for the last 50 years, and say that he is going to put me under the Employee Assistance Program. He has probable cause. He knows. He sees someone. He sees him in the bar. He can say look. . .

Why I say that it is important for the unions to run EAP programs is that the unions know the people beforehand who are getting in trouble. We have to change the attitude that you cover up for your fellow brother until he gets caught by the supervisor and canned. We have to change the attitude; you are not doing your brother a favour by covering him up. You say to him: get yourself along to the EAP program, or I am not working with you. That will save him. That is preventative. That is EAP—prevention.

• 1035

**The Chairman:** Thank you, Mr. Abbot, for your evidence and your brief, which will be attached to the record of today's transcript.

We will continue our study by calling the next witness, Canadian National.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Good morning, Mr. Kelsall, welcome. Mr. Kelsall is the Senior Vice-President of Operations, Canadian National. Perhaps you would introduce the people who are with you this morning, Mr. Kelsall.

**Mr. John Kelsall (Senior Vice-President, Operations, Canadian National Railways):** As part of the CN team this morning we have Don Fraleigh, who is the Assistant Vice-President, Labour Relations; Louise Piché, who is the Assistant Vice-President, Personnel; and Jim Speirs, who is Director, Regulatory Affairs for Operations. We are here as a team.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** You have a presentation for us.

**Mr. Kelsall:** Yes. We filed our full presentation, but I have some brief remarks that I would like to review with the committee for the purpose of developing a better perspective of the prevalence of drug use in the present and prospective work force.

• 1040

CN has been performing pre-employment drug screens on applicants for jobs in safety-sensitive positions since May 1986. Even though the applicant is fully informed that passing the medical examination, including a screen for the

[Traduction]

**M. Abbot:** ...et il s'agit de M. Bart Marcolini. C'est le président actuel du Syndicat des travailleurs unis du transport. Il est très actif dans le mouvement des Alcooliques anonymes. Je vous assure que si vous prenez une ou deux bières, Bart vous tombe dessus. . .

**M. Chadwick:** Diriez-vous qu'il s'agit d'une sorte de test aléatoire?

**M. Abbot:** Non, parce que ce qu'il fait. . .

**M. Chadwick:** Vous pouvez établir un lien?

**M. Abbot:** ...se fonde sur une cause probable. Il ne vient pas me trouver, car il sait que je n'ai pas touché un verre depuis cinquante ans, pour me dire qu'il va m'envoyer au Programme d'aide aux employés. Il agit quand il y a cause probable. Il sait ce qui se passe. Il voit quelqu'un, à un bar. Et il peut dire: Eh, bien. . .

C'est pour cela que je dis qu'il est important que les programmes d'aide aux employés soient gérés par les syndicats, car ceux-ci connaissent les individus qui ont des difficultés. Nous devons changer l'attitude qui consiste à protéger son compagnon de travail jusqu'au moment où celui-ci est pris sur le fait par le surveillant et renvoyé. Il faut changer cette attitude; on ne rend pas service à son compagnon de travail en le protégeant. Il faut lui dire: Vas au Programme d'aide aux employés, sans quoi je ne travaille plus avec toi. Cela peut le sauver. C'est une mesure de prévention. C'est de la prévention—PAE.

**Le président:** Nous vous remercions, monsieur Abbot, de vos témoignages et de votre mémoire, qui sera annexé aux procès-verbaux d'aujourd'hui.

Nous allons poursuivre notre étude avec notre prochain groupe de témoins, qui représentent le Canadien National.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Bonjour, monsieur Kelsall. Je vous souhaite la bienvenue. M. Kelsall est le premier vice-président, exploitation, du Canadien National. Je vous demande de bien vouloir présenter ceux qui vous accompagnent ce matin, monsieur Kelsall.

**M. John Kelsall (Premier vice-président, exploitation, Canadien National):** Les personnes qui m'accompagnent sont les suivantes: Don Fraleigh, vice-président adjoint, relations syndicales, Louise Piché, vice-président adjointe, personnel; et Jim Speirs, directeur, réglementation, exploitation. Nous sommes ici en équipe.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Je crois savoir que vous avez un exposé à nous présenter.

**M. Kelsall:** Oui. Nous avons déposé notre mémoire complet, mais j'ai quelques remarques très brèves que j'aimerais faire afin de situer dans son contexte la fréquence de consommation de drogues chez nos employés actuels et futurs.

Depuis mai 1986, le CN effectue, avant l'embauche, des tests de dépistage de drogues auprès des candidats à des postes où la sécurité est primordiale. Même s'ils sont pleinement informés du fait que passer un examen médical



## [Text]

use of drugs and medications, is a prerequisite for employment, fully 12% yield a positive result and are not hired. As of March 16, 1990 a total of 4,940 pre-employment drug screens have been done resulting in 575 positive results. I might add, they were not hired.

CN also does similar testing for existing employees wanting to transfer to safety-sensitive jobs. For those wishing to transfer from a non-safety related job, 12% tested positive. For those wishing to transfer from one safety-sensitive job to another safety-sensitive job, 7% tested positive. As a demonstration of management commitment, CN has recently amended its policy on medical examinations for senior officers to include drug testing.

Since early 1986, the Federal Railway Administration in the United States—the FRA—has had a program of pre-employment, post-accident and reasonable cause testing for employees in safety-sensitive positions. After two years of experience, the FRA was concerned about the level of positive results from post-accident testing—5% in freight operations and 12.5% in rail commuter operations. As a result, the FRA began a program of mandatory random testing in January 1990.

The experience of one large U.S. railroad, Southern Pacific, illustrates how a proactive policy of drug and alcohol testing can improve safety performance. This railroad started testing in August of 1984, and their record for human factor types of accidents and also injuries has fallen from 911 in 1983 to 99 in 1989, a decrease of 89%.

Let me turn now to the issues raised in Transport Canada's strategy paper dealing with regulations. With regard to regulations, an existing regulation under the Railway Safety Act contains Rule G, which prohibits the use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty or their possession or use while on duty. CN has very serious misgivings over the imposition of an additional rule that would seemingly permit an employee to consume alcohol to within eight hours of reporting for work. Depending upon the amounts consumed, this could still leave an individual in an impaired state when reporting for work.

The adoption of a testing program contained in the strategy paper would lend further strength and enforcement to the application of the existing Rule G. CN does not feel that expanding the regulation to prohibit the use of alcohol

## [Translation]

comprenant des tests de dépistage de consommation de drogues ou de médicaments est une condition préalable à l'embauche, 12 p. 100 des candidats examinés ont un résultat positif et ne sont par conséquent pas embauchés. Au 16 mars 1990, 4,940 dépistages, au total, avaient été pratiqués, pour lesquels 575 résultats positifs avaient été enregistrés. Inutile d'ajouter que ces candidats-là n'ont pas été embauchés.

Le CN pratique les mêmes tests en ce qui concerne ses employés qui désirent être mutés à un poste relié à la sécurité. Parmi ceux qui voulaient ainsi quitter un poste non relié à la sécurité, 12 p. 100 ont eu des résultats positifs. Parmi ceux qui occupaient déjà un poste relié à la sécurité, 7 p. 100 ont enregistrés des résultats positifs. Ce qui prouve bien l'engagement de la direction, c'est que le CN a récemment modifié sa ligne de conduite en matière d'examen médicaux pour que les cadres supérieurs soient également soumis aux tests de dépistage.

Aux États-Unis, la *Federal Railroad Administration* (FRA) du ministère des Transports applique, depuis le début de 1986, un programme prévoyant le dépistage de drogues avant l'embauche, après un accident ainsi que pour tout motif justifiable, auprès des employés dont le poste est primordial pour la sécurité. Après deux ans d'application, la FRA s'est inquiétée du nombre de résultats positifs donnés par les tests pratiqués après accident: Il y en avait 5 p. 100 après des accidents de trains de marchandises et 12,5 p. 100 pour les trains de banlieue. La FRA a donc instauré un programme obligatoire de dépistage aléatoire sur le lieu de travail, à compter de janvier 1990.

L'exemple d'un des gros chemins de fer américains, le *Southern Pacific*, illustre bien la façon dont une politique active de dépistage des drogues et de l'alcool peut améliorer un dossier de sécurité. Ce chemin de fer a commencé à pratiquer ses tests en août 1984, et son chiffre d'accidents dus à une erreur humaine est tombé de 911 en 1983 à 99 en 1989, soit une chute de 89 p. 100.

Abordons maintenant les questions débattues dans la «Stratégie» de Transports Canada. Au sujet de la réglementation, une disposition de la Loi sur la sécurité ferroviaire fait allusion à la règle G, qui interdit à tout employé appelé à être en service de consommer des boissons alcooliques ou des stupéfiants ou encore d'en posséder ou d'en consommer lorsqu'il est de service. En ce qui concerne la nouvelle règle, le CN s'inquiète de ce qu'elle pourrait permettre à l'employé de consommer de l'alcool jusqu'à la période de huit heures qui précède sa prise de service. Or, selon les quantités consommées, même après huit heures d'abstinence, les facultés de la personne peuvent être encore affaiblies au moment où elle se présente au travail.

L'adoption du programme de dépistage dont fait état la «Stratégie», donnerait plus de pouvoir et de force d'application à la règle G. Mais le CN n'estime ni nécessaire ni souhaitable de renforcer la règle d'interdiction de

*[Texte]*

within eight hours before work is either necessary or desirable. CN recommends that Health and Welfare Canada issue instructions requiring prominent labelling on all prescription and over-the-counter drugs where drowsiness or impairment may result.

Safety sensitive positions. CN supports the strategy paper in its intent to expand the definition of what constitutes a safety-sensitive position. This must include all those involved with the operation and maintenance of equipment, track, signals and related structures, as well as those who operate company motor vehicles. Also included must be those supervising such activities.

Substance testing. CN supports all facets of the proposed substance testing program. While not diminishing the importance of post-accident and reasonable cause testing, of particular value are tests in those areas which stress prevention, that is pre-employment testing, testing at regular medicals and random testing in the workplace. CN clearly recognizes the concerns associated with testing, the preservation of the privacy and dignity of the individual, chain of custody procedures, and accurate and error free analysis. CN has already addressed those concerns in its existing testing procedures.

Removal and reinstatement. CN agrees with the policy to remove an employee from a safety-sensitive position when an individual has tested positively for alcohol or drugs. CN also agrees with the policy that there should be a mechanism for reinstatement, given that there are safeguards to ensure that the individual has been totally rehabilitated and continues to be free from alcohol or drug use.

*[Traduction]*

consommation d'alcool en y ajoutant le principe d'abstinence de huit heures. Le CN recommande que pour aider l'employé, et même le public en général, à se tenir informé à cet égard, Santé et Bien-être social Canada envisage de donner des directives selon lesquelles un étiquetage précis identifierait les médicaments, fournis sur ordonnance ou mis en vente libre, pouvant provoquer de la somnolence ou à un affaiblissement des facultés.

Postes reliés à la sécurité. Le CN appuie l'intention de la «Stratégie» d'élargir la définition de poste relié à la sécurité. Il faudrait que la définition englobe les responsables de l'exploitation et de l'entretien du matériel, des éléments de la voie et de la signalisation ainsi que des éléments connexes, en plus du personnel de conduite des véhicules automobiles de la compagnie. Il faudrait également inclure le personnel assurant la supervision de ces activités.

Tests de dépistage. Le CN appuie tous les aspects du programme de dépistage proposé. Sans minimiser l'importance des tests faits après un accident ou pour motifs justifiables, il insiste sur la prévention: Les tests de dépistage effectués préalablement à l'emploi ou au cours d'un examen médical ainsi que les tests aléatoire faits pendant le service. Le CN reconnaît ouvertement la nécessité de protéger la vie privée et la dignité des personnes. Il est aussi conscient de la chaîne de possession à établir pour assurer la sécurité et l'intégrité du processus de dépistage. Il a déjà établi la chaîne de possession pour ses tests de dépistage courant.

Congédiement et réinstallation. Le CN convient qu'il faut retirer d'un poste relié à la sécurité toute personne dont les tests de dépistage d'alcool et de drogues donnent des résultats positifs. Il accepte le principe selon lequel il est nécessaire d'établir un mécanisme de réinstallation ou de retour au travail, à la condition qu'il existe des garanties assurant que la personne en cause est tout à fait réadaptée et s'abstient de toute consommation d'alcool ou de drogues.

## • 1045

In fact, CN has a practice which allows, at the company's discretion, the reinstatement of an employee who was previously dismissed for a Rule G violation. Such reinstatement is conditional on certain requirements being met, such as total abstinence, favourable recommendation from an EAP counsellor, an examination by a medical officer to ensure fitness for duty, and agreement to a follow-up program as prescribed by the EAP counsellor and the medical officer.

Employee Assistance Programs. CN has had an Employee Assistance Program in place since 1971. In addition to assisting employees with drug and alcohol problems, it also offers help to those with family and marital difficulties, legal and financial problems, and psychological and emotional problems. It is open not only to employees in safety-sensitive positions, but to all employees of CN.

Il existe au CN une pratique permettant de réinstaller une personne congédiée pour une infraction à la règle G, si la compagnie le juge à propos. Cette réinstallation est toutefois assujettie à certaines conditions: abstinence totale de la personne, recommandation favorable de la part du conseiller ou de la conseillère du programme d'aide au personnel (PAP), examen d'un ou d'une médecin-chef pour confirmer l'aptitude de la personne au travail et acceptation, par la personne, du suivi recommandé par le conseiller ou la conseillère du PAP et le ou la médecin-chef.

Programme d'aide au personnel. Le CN a établi son programme d'aide au personnel en 1971. Outre les personnes aux prises avec des problèmes de consommation d'alcool et de drogues, le PAP aide ceux et celles qui éprouvent des difficultés familiales, conjugales, juridiques, financières, ou qui ont des troubles d'ordre psychologique ou émotif. Il ne s'adresse pas uniquement au personnel occupant des postes reliés à la sécurité, mais bien à l'ensemble du personnel CN.



[Text]

By the end of 1989, over 7,300 employees received assistance from the program, 80% of those for alcohol and/or drug abuse. In 1989, 252 employees received assistance for drug and/or alcohol problems, of which 185 occupied safety-sensitive jobs.

CN, along with the affected union groups, has undertaken to establish a senior advisory committee, comprised of railway management and union officers, who would consult to identify ways to make a good program even better. At this time, we have an agreement in principle to establish such an advisory committee as part of a joint union-management initiative.

Employee education. CN recognizes that education is a fundamental step in the prevention of drug and alcohol use in the workplace. At CN, this is done through such vehicles as posters, pamphlets, articles in company newsletters and employee newspapers, and awareness sessions given by EAP counsellors. Several union management committees also provide grassroots involvement in these activities in remote locations. The question of training and education in these matters has already been part of the discussion with our labour groups, in our collective move to set up the senior advisory committee previously mentioned.

**The Chairman:** Mr. Kelsall, you are doing very well and you did paraphrase initially. We are going to take your evidence as read. That means it is going to be in the record from start to finish as though you read the whole thing.

**Mr. Kelsall:** I read well.

**The Chairman:** You were reading very, very well. But unless there is just another little point you want to make, I wonder if you just could not get to the conclusion.

**Mr. Kelsall:** Yes. Could I—

**The Chairman:** Just say what else you want to add to what is going to be read into the record. This whole thing will be in the record, not as an appendix.

**Mr. Benjamin:** He is just about finished anyway.

**The Chairman:** Benjamin, I am not talking to you, I am talking to Kelsall. I am trying to impress upon witnesses that we do not want things read and it does not help when you intervene gratuitously, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Why did you not intervene at the start?

**The Chairman:** Because he was not reading, he was paraphrasing.

**Mr. Kelsall:** Mr. Chairman, I would really like to summarize part of the conclusion, and we very firmly from our heart believe this: we believe the public, the employees and management want a rail system that is free from potential danger and human tragedy caused by drug and alcohol abuse, and that is what we are trying to do. We are trying to help the employees from coming on the job, we are trying to help them in advance, but we believe the public is entitled, and we are entitled, and fellow employees are entitled to come to work and to operate safely throughout the day.

[Translation]

À la fin de 1989, 7,300 membres du personnel ont bénéficié du programme, dont 80 p. 100 pour des problèmes de consommation d'alcool et de drogues. En 1989, 252 personnes, dont 185 occupaient des postes reliés à la sécurité, ont consulté pour des problèmes de consommation d'alcool et de drogues.

Le CN, en collaboration avec les syndicats intéressés, a décidé de créer un comité consultatif supérieur composé de cadres du CN et de dirigeants syndicaux, afin de discuter des moyens d'améliorer ce programme déjà acceptable. Nous avons conclu une entente de principe en vue de créer un tel comité dans le cadre d'un accord patronal-syndical.

Éducation du personnel. Le CN reconnaît que l'éducation joue un rôle essentiel dans la prévention de la consommation d'alcool et de drogues en milieu de travail. Parmi les moyens qu'il privilégie à cet égard, mentionnons l'affichage, la publication de dépliant, la parution d'articles dans les bulletins internes de la compagnie et les journaux destinés au personnel ainsi que l'organisation de séances de sensibilisation par des conseillers du PAP. Dans les régions éloignées, de nombreux comités syndicaux-patronaux apportent également à ce travail éducatif l'appui de la base. La question de la formation et de l'éducation dans ces domaines a déjà été abordée dans nos discussions avec les groupes syndicaux et s'inscrit dans l'effort collectif que nous avons déployé pour mettre sur pied le comité consultatif supérieur dont je viens de parler.

**Le président:** Monsieur Kelsall, tout va très bien et vous avez en effet paraphrasé le texte au début de votre exposé. Nous allons annexer votre exposé comme s'il avait été lu. Cela signifie qu'il figurera au *Procès-verbal* du début à la fin, comme si vous l'aviez lu au complet.

**M. Kelsall:** Je lis très bien.

**Le président:** Vous lisez en effet très, très bien. Mais si vous n'avez rien d'autre à ajouter, vous pourriez peut-être nous faire part de la conclusion.

**M. Kelsall:** Oui. Puis-je... .

**Le président:** Veuillez simplement nous dire ce que vous avez à ajouter à l'exposé, qui sera consigné au *Procès-verbal*. Il ne sera pas annexé, mais bien intégré au *Procès-verbal*.

**M. Benjamin:** Il avait presque terminé, de toute façon.

**Le président:** Monsieur Benjamin, ce n'est pas à vous que je parle, mais à M. Kelsall. J'essaie de bien faire comprendre aux témoins que nous ne voulons pas de lecture au Comité, et vos interventions gratuites ne m'aident pas beaucoup, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Pourquoi ne pas lui avoir dit dès le début?

**Le président:** Il ne lisait pas, il paraphrasait.

**M. Kelsall:** Monsieur le président, j'aimerais vraiment résumer une partie de la conclusion et vous dire ce que nous pensons sincèrement: nous estimons que le public, les employés et la direction souhaitent que le système ferroviaire ne laisse aucune place aux risques et tragédies humaines résultant de l'utilisation de drogues et d'alcool. Voilà notre objectif. Nous voulons aider les employés à ne pas venir au travail dans cet état, nous tentons de les aider à l'avance, mais nous estimons que le public a droit, comme nous, à la sécurité et que les compagnons de travail de ces employés ont le droit de venir au travail sans crainte pour leur sécurité.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kelsall.

The Chair accepts a motion that I know has the approval of members to take the evidence of Mr. Kelsall, on behalf of CN, as read, so that the total thing is in there.

Motion agreed to

**Statement by J.P. Kelsall (Senior Vice-President, Operations, Canadian National Railways):** Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport, I want to thank you for this opportunity to comment on the very important issues raised in Transport Canada's strategy on substance use in safety-sensitive positions in Canadian transportation. At the outset I would like to say that CN supports the proposals in that strategy.

CN has prepared a brief which addresses each of the issues contained in the strategy and I would like to read a summary of that into the record. However, before addressing those issues, I would like to offer a few introductory comments.

The Canadian railway industry has accomplished a great deal in safety over the past decade. We are planning to take further steps to enhance this performance through the introduction of new technology, and improved operating practices. Nevertheless, Canada's legislative mandate to support drug testing will be, I believe, the single most important step which can be taken to advance rail safety.

Safety records in Canada's major railways have been regularly among the best in North America. In 1989, CP and CN were the top safety performers in North America in terms of train accidents and personal injuries. Canada should be justly proud of this tremendous achievement. Credit is due to railway employees, because it takes their full support and co-operation to make safety a reality.

Let there be no misunderstanding. Safety is good business. A single accident can cost a railway many millions of dollars in terms of loss, damage, increased operating costs, and traffic diversion. So there is no clear financial return on investment in safety. This is of particular concern in an industry with a high operating ratio, where a dollar lost on an accident means \$20 must be earned to cover the loss.

But most important of all, safety is a very personnel issue of life and death. So to railroaders, safety is never just a matter of statistics and bottom line performance. When accidents do happen, we initiate a thorough investigation process to determine causes and prevent recurrences rather than to assign blame. However, the rail industry does have a disciplinary system to ensure that rules for safe operations can be effectively enforced.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Kelsall.

Le président accepte la motion que vous approuvez tous, sans doute, portant que l'exposé de M. Kelsall, au nom du CN, soit transcrit comme s'il avait été lu.

La motion est adoptée

**Déclaration de J.P. Kelsall (premier vice-président de l'exploitation, Chemins de fer nationaux du Canada):** Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les membres du Comité permanent des transports. Je veux vous remercier de nous avoir fourni l'occasion de communiquer notre opinion à propos des très importantes questions soulevées par la «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada». Laissez-moi vous dire, tout d'abord, que le CN appuie les propositions de cette «Stratégie».

Le CN a préparé un dossier qui traite de chacune des questions abordées dans la «Stratégie», dossier dont j'aimerais voir figurer un résumé au procès-verbal. Mais avant de parler de ces questions, je voudrais vous faire part de quelques commentaires en guise d'introduction.

Au Canada, le chemin de fer a énormément progressé sur le plan de la sécurité au cours de la dernière décennie. Nous envisageons de prendre d'autres mesures pour améliorer encore les résultats obtenus grâce à l'application de nouvelles technologies et de pratiques d'exploitation révisées. Néanmoins, l'intervention de la législation canadienne en faveur du dépistage de la drogue constituera, à mon avis, la mesure la plus importante qui puisse être prise pour faire avancer la cause de la sécurité ferroviaire.

La fiche sécurité des deux grands réseaux ferrés canadiens figure régulièrement parmi les meilleures d'Amérique du Nord. En 1989, le CP et le CN ont enregistré les meilleurs résultats d'Amérique du Nord sur les plans des accidents de trains et du nombre de victimes d'accidents. Le Canada peut s'enorgueillir à juste titre d'un accomplissement aussi remarquable, dont nous sommes redevables aux cheminots, parce qu'il faut leur plein appui et leur entière coopération pour que la sécurité devienne réalité.

Soyons clairs. Sécurité veut dire bonne marche des affaires. Un seul accident peut coûter des millions en termes de pertes, d'avaries, d'augmentation des coûts d'exploitation et de déviation du trafic. Par conséquent, tout investissement sur la sécurité se traduit par un rendement financier. Cette situation revêt une signification particulièrement importante dans une entreprise caractérisée par un ratio d'exploitation élevé, où perdre un dollar dans un accident exige d'en gagner 20\$ supplémentaires pour éponger la perte.

Mais surtout, la sécurité est une question de vie et de mort de personnes. Ainsi, pour les cheminots, la sécurité ne se ramène pas à une simple question de statistiques et de rentabilité. Quand un accident se produit, nous menons une enquête très minutieuse afin d'en déterminer les causes et d'éviter qu'il ne se répète, plutôt que de rechercher qui blâmer. Mais cela n'empêche que les chemins de fer ont un système disciplinaire qui permet d'assurer que les règles de sécurité de l'exploitation sont appliquées avec efficacité.



## [Text]

This does not mean that safety is an issue of conflict between railway management and employees. In fact, we have reached agreement in principle with the majority of our unions representing employees in safety-sensitive positions to introduce an enhanced Employee Assistance Program (EAP), as a joint labour-management initiative.

Substance abuse by operating employees is a matter of concern to both railway management and unions. Our concern, previously surrounding the abuse of alcohol, has grown as the abuse of drugs has become a feature of contemporary life.

Our position is clear. More than any other group, we have a vested interest in railway safety. We should have the same freedom as other carriers and businesses to operate responsibly and effectively as an industry that has a well-deserved record for safety. Neither should we be subjected to regulations that ignore the fact that railways have the same bottom line as other businesses and that we operate with diminishing margins in an increasingly competitive environment.

The information package sent out with the strategy paper included the Heffring Research Group Report on the 1989 surveys into substance use in the airport, aviation, bus, truck and marine environments. To set a context for our discussions, I would like to draw your attention to a similar survey of the railway industry in 1987 commissioned by Transport Canada.

Results of this survey confirmed that some railway workers directly responsible for the movement of trains are operating under the influence of drugs or alcohol. Pertinent findings were:

—Seven percent of those surveyed were aware of workers drinking alcoholic beverages during shifts; four percent were aware of fellow workers using drugs on the job.

—Fifty-two percent said alcohol use by employees has compromised job safety.

—Forty-eight percent said mandatory drug testing of railway operating personnel is desirable, but 43 per cent disagreed. However, 77 percent agreed to mandatory drug testing if it were shown that alcohol and drug use was a problem for railways.

The report on the survey noted that since one percentage point represents 350 workers, the numbers were sufficiently high to warrant legislation giving legal authority for drug testing.

I would like to offer some additional information for the purpose of developing a better perspective of the prevalence of drug use in the present and prospective work force.

## [Translation]

Il ne faut pas en conclure que la sécurité est une cause de discordance entre la direction et le personnel. En fait, nous en sommes venus à un accord de principe avec la majorité des syndicats qui représentent les membres de notre personnel occupant des postes reliés à la sécurité, accord qui vise à adopter un programme renforcé d'aide au personnel (PAP), résultat d'une initiative commune syndicale-patronale.

La consommation d'alcool et de drogues par le personnel de l'exploitation est un problème qui préoccupe autant le patronat que les syndicats. Cette préoccupation, qui touchait primitivement les abus d'alcool, s'est intensifiée à mesure que l'usage de la drogue devenait une caractéristique de la vie contemporaine.

Notre position est claire. La sécurité ferroviaire nous intéresse plus qu'aucun groupe. En tant que société possédant une bonne fiche de sécurité bien méritée, nous devrions jouir de la même liberté que les autres transporteurs et que les autres entreprises pour exercer nos activités de manière responsable et efficace. En nous ne devrions pas être assujettis à des réglementations qui ne tiennent aucun compte du fait que les chemins de fer ont les mêmes exigences de rentabilité que les autres compagnies et que nos marges de manoeuvre vont diminuant dans un milieu de plus en plus compétitif.

La pochette de documents qui accompagnait la «Stratégie» comprenait le rapport du groupe de recherche Heffring sur les sondages effectués en 1989 à propos de consommation d'alcool et de drogues dans les milieux du transport: aéroports, avions, autocars, transports routiers et maritimes. Pour fixer le cadre de nos discussions, je voudrais attirer votre attention sur un sondage analogue, portant sur les chemins de fer, effectué en 1987 à l'instigation de Transports Canada.

Les résultats de ce sondage confirmaient que certains cheminots directement responsables du mouvement des trains travaillaient en étant sous l'effet de drogues ou de l'alcool. Voici les éléments pertinents ressortant des résultats:

—Sept pour cent des sondés savaient que certains de leurs collègues absorbaient de l'alcool durant l'exercice de leurs fonctions; 4 p. 100 savaient que certains de leurs collègues absorbaient de la drogue durant l'exercice de leurs fonctions.

—Cinquante-deux pour cent ont déclaré que la consommation d'alcool par des employés compromettait la sécurité au travail.

—Quarante-huit pour cent des sondés se sont déclarés en faveur d'un dépistage obligatoire de la drogue, tandis que 43 p. 100 se révélaient contre. Toutefois, 77 p. 100 se sont prononcés pour un dépistage obligatoire de la drogue s'il était prouvé que la consommation d'alcool et de drogues posait un problème pour les chemins de fer.

Le rapport sur le sondage fait remarquer que puisqu'un point de pourcentage représente 350 travailleurs, les nombres sont suffisamment élevés pour justifier l'établissement d'une loi autorisant le dépistage de la drogue.

Je vais vous communiquer quelques informations supplémentaires pour donner un meilleur aperçu de l'incidence de la consommation de drogues au sein de la main-d'oeuvre actuelle et future.

## [Texte]

CN has been performing pre-employment drug screens on applicants for jobs in safety-sensitive positions since May 1986. The applicant is fully informed that passing a medical examination, including a screen for the use of drugs and medications, is a prerequisite for employment.

We have no record of how many applicants exit before submitting to the drug screen, but for those who do submit, fully 12 percent yield a positive result and are not hired. As of 16 March 1990 a total of 4,940 pre-employment drug screens have been done resulting in 575 positive results.

CN also does similar testing for existing employees wanting to transfer to safety-sensitive jobs. For those wishing to transfer from a non-safety related job, 12 percent tested positive. For those wishing to transfer from another safety-sensitive job, seven per cent tested positive. In these cases assistance was provided and appropriate job action taken.

As a demonstration of management commitment, CN has recently amended its policy on medical examinations for senior officers to include drug tests.

In the United States the Federal Railroad Administration (FRA) of the Department of Transport has had since early 1986 a program encompassing pre-employment testing, post-accident testing and reasonable cause testing for employees in safety-sensitive positions. After two years of experience the FRA credited this drug testing program with reducing the number of accidents on U.S. railroads, but was disturbed over the number of positive post-accident tests. At that time, in early 1988, the post-accident tests in freight operations were running at five percent positive and in passenger commuter operations at about 12 1/2 percent positive.

The FRA concluded that the testing program had largely discouraged the casual user from workplace drug and alcohol use, but had fallen short of discouraging the dependent users. The FRA further concluded that the only way to detect the hard-core addict was to implement a program of workplace mandatory random testing. Consequently, a program of mandatory random testing began on U.S. railroads in January 1990.

Incidentally, figures just released by the FRA for 1989 indicate a level of four percent positive results from post-accident testing. That is, one per cent for alcohol and three percent for drugs.

The experience of one large U.S. railroad, Southern Pacific, illustrates how an aggressive policy of drug and alcohol testing can improve safety performance. This railroad started testing in August of 1984 and their record for "Human Factor" types of accidents has fallen from 911 in 1983 to 99 in 1989, a decrease of 89 percent.

## [Traduction]

Depuis mai 1986, le CN effectue, avant l'embauche, des tests de dépistage de drogues auprès des candidats à des postes où la sécurité est primordiale. Le candidat est pleinement informé du fait que passer un examen médical comprenant des tests de dépistage de consommation de drogues ou de médicaments est une condition préalable à l'embauche.

Nous ne savons pas combien de candidats abandonnent avant de se soumettre au dépistage, mais en ce qui concerne ceux qui se prêtent aux tests, 12 p. 100 des candidats examinés ont un résultat positif et ne sont par conséquent pas embauchés. Au 16 mars 1990, 4,940 dépistages, au total, avaient été pratiqués, pour lesquels 575 résultats positifs avaient été enregistrés.

Le CN pratique les mêmes tests en ce qui concerne ses employés qui désirent être mutés à un poste relié à la sécurité. Parmi ceux qui voulaient ainsi quitter un poste non relié à la sécurité, 12 p. 100 ont eu des résultats positifs. Parmi ceux qui occupaient déjà un poste relié à la sécurité, 7 p. 100 ont enregistré des résultats positifs. Les employés en cause ont bénéficié du programme d'aide au personnel, et des mesures appropriées ont été prises en milieu de travail.

Ce qui prouve bien l'engagement de la direction, c'est que le CN a récemment modifié sa ligne de conduite en matière d'examen médicaux pour que les cadres supérieurs soient également soumis aux tests de dépistage.

Aux États-Unis, la *Federal Railroad Administration* (FRA) du ministère des Transports applique, depuis le début de 1986, un programme prévoyant le dépistage de drogues avant l'embauche, après un accident ainsi que pour tout motif justifiable, auprès des employés dont le poste est primordial pour la sécurité. Après deux ans d'application, la FRA a constaté que ce programme avait entraîné une diminution des accidents de chemin de fer aux États-Unis, mais elle a été préoccupée par le nombre de résultats positifs donnés par les tests pratiqués après accident. À cette époque, soit au début de 1988, les tests pratiqués après accident de train de marchandises donnaient 5 p. 100 de résultats positifs, contre 12 1/2 p. 100 dans l'exploitation des trains de banlieue.

La FRA en a déduit que les tests de dépistage avaient découragé la majorité des consommateurs de drogue ou d'alcool occasionnels d'en absorber sur les lieux du travail, mais n'avaient pas réussi à faire abandonner leurs habitudes aux consommateurs invétérés. Elle a en outre conclu que le seul moyen de détecter les drogués invétérés était d'instaurer un programme obligatoire de dépistage au hasard sur le lieu de travail. Ce programme a commencé à être appliqué dans les chemins de fer des États-Unis en janvier 1990.

Soit dit en passant, les chiffres fournis par la FRA pour 1989 indiquent un taux de 4 p. 100 de résultats positifs en ce qui concerne les dépistages après accidents. Plus précisément, 1 p. 100 en ce qui touche la consommation d'alcool, et 3 p. 100 pour la consommation de drogues.

L'exemple d'un des gros chemins de fer américains (le Southern Pacific) illustre bien la façon dont une politique active de dépistage des drogues et de l'alcool peut améliorer un dossier sécurité. Ce chemin de fer a commencé à pratiquer ses tests en août 1984, et son chiffre d'accidents dus à une erreur humaine est tombé de 911 en 1983 à 99 en 1989, soit une chute de 89 p. 100.



## [Text]

Let me now turn to the issues related in Transport Canada's Strategy Paper.

## 2. Regulations

As acknowledged on page two of Transport Canada's Strategy Paper, a regulation under the Railway Safety Act prohibits the use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty on their possessions or use while on duty.

This is in reference to Rule G of General Order 0-8, otherwise known as the Uniform Code of Operating Rules (UCOR).

It is expected that the UCOR will be replaced towards the end of this year by the modernized and updated Canadian Rail Operating rules (CROR). While the spirit and intent of Rule G under the CROR remains the same, the wording will change as follows:

(a) The use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty, or their possession or use while on duty, is prohibited.

(b) The use of mood altering agents by employees subject to duty, or their possession or use while on duty, is prohibited except as prescribed by a doctor.

(c) The use of drugs, medication or mood altering agents, including those prescribed by a doctor, which, in any way, will adversely affect their ability to work safely, by employees subject to duty, or on duty, is prohibited.

(d) Employees must know and understand the possible effects of drugs, medication or mood altering agents, including those prescribed by a doctor, which, in any way, will adversely affect their ability to work safely.

This wording was developed through joint consultations involving Canadian railways as represented by the Railway Association of Canada, the affected railway labour unions, and the Rail Safety Branch of Transport Canada.

With regard to the proposed eight hour rule prohibiting alcohol consumption, CN is concerned that this could lull an employee into believing that it is perfectly alright to consume alcohol to within eight hours of reporting for work. Depending upon amounts consumed, this could still leave an individual in an impaired state when reporting for work.

The concept of an absolute prohibition of intoxicants is by now well known in the railway workplace as is the concept of being subject to duty. This latter phrase encompasses the well understood principle of an employee holding himself or herself in readiness to receive a call to report for duty.

## [Translation]

Abordons maintenant les questions débattues dans la «Stratégie» de Transports Canada.

## 2. Les réglementations

Comme il est mentionné à la page 2 du document de Transports Canada, «un règlement promulgué en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire interdit à tout employé appelé à être en service de consommer des boissons alcooliques ou des stupéfiants ou encore d'en posséder ou d'en consommer lorsqu'il est de service.»

Ce passage fait allusion à la Règle G de l'Ordonnance générale 0-8, connue sous le nom de Règlement unifié d'exploitation (RUE).

On s'attend à ce que le RUE soit remplacé vers la fin de cette année par une version modernisée et mise à jour intitulée «Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada» (REFC). Si l'esprit et l'intention de la règle G demeurent les mêmes, sa formulation est modifiée comme suit:

a) La consommation de boissons alcooliques ou autres substances enivrantes et l'usage de stupéfiants sont interdits aux employés appelés à prendre leur service; la consommation, l'usage et la possession de telles substances sont également interdits pendant le service.

b) L'usage de psychotropes (substances agissant sur le psychisme) est interdit aux employés qui sont appelés à prendre leur service; sont interdits également la possession ou l'usage de telles substances aux employés qui effectuent leur service, lorsque ces substances ne sont pas prescrites par un médecin.

c) L'usage, même sur ordonnance médicale, de médicaments ou de psychotropes ayant un effet néfaste quelconque sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions, est interdit aux employés qui sont appelés à prendre leur service, ou l'effectuent.

d) Il appartient aux employés de connaître et de comprendre les effets néfastes que peuvent avoir les médicaments ou les psychotropes, prescrits ou non par un médecin, sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions.

Cette formulation résulte de consultations entre les chemins de fer canadiens représentés par l'Association des chemins de fer du Canada, les divers syndicats de cheminots mis en cause et la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada.

En ce qui concerne la règle de huit heures d'abstention d'alcool, le CN s'inquiète de ce qu'elle pourrait convaincre l'employé/e qu'il n'y a aucun problème à consommer de l'alcool jusqu'à la période de huit heures qui précède sa prise de service. Or, selon les quantités consommées, même après huit heures d'abstinence, les facultés de la personne peuvent être encore affaiblies au moment elle se présente au travail.

Le concept d'interdiction complète de consommer des substances enivrantes est aussi connu dans le milieu ferroviaire que celui d'astreinte, ce dernier reposant sur le principe confirmé qu'un membre du personnel doit toujours se tenir prêt à répondre à une convocation à prendre son service.

[Texte]

The object of course is to have the employee show up for work in a fit and unimpaired state. The adoption of the testing program outlined in the Strategy Paper would lend further strength and enforcement to the application of Rule G. CN does not feel that expanding the regulation to prohibit the use of alcohol within eight hours before work is either necessary or desirable.

The Strategy Paper also states that the use of prescribed and "over-the-counter" drugs will be permitted under given conditions. Rule G recognizes this and places the onus on the employee to know and understand the adverse side effects of such medication. CN recommends that to aid the employee, and indeed everyone, in this determination, that Health and Welfare Canada consider issuing instructions requiring clear labeling on all prescription and "over-the-counter" drugs where drowsiness or impairment may result.

### 3. Safety-Sensitive Positions

CN supports the Strategy Paper in its intent to expand the definition of what constitutes a safety-sensitive position. In general terms CN suggests that the following employees be included in the definition:

—Those who operate and control train, yard and other on-track movements.

—Those who inspect, maintain and repair motive power and rolling stock.

—Those who construct, inspect, maintain and repair track, signals and related structures.

—Those who operate company motor vehicles.

—Those who supervise the above employees.

### 4. Substance Testing

CN supports all facets of the proposed substance testing program, and would like to offer some comments on the merits of the various segments of the program.

The proposed testing program addresses two main areas: after-the-fact and preventative.

The after-the-fact elements are contained in the post-accident testing and the for-cause testing. These are very necessary elements, but alone are not enough. CN firmly believes that these must be supplemented by preventive elements to deter use in the first place.

The preventive elements are provided by the pre-employment, regular medical, and random workplace testing.

The pre-employment test, plus testing for internal transfers, is the first step in achieving a drug free safety-sensitive work force. The effectiveness of such an element cannot be denied. Five-hundred and seventy-five confirmed drug users were not hired as a result of CN's pre-employment drug screen.

[Traduction]

L'objectif visé est de voir l'employé au travail en bonne forme physique et en possession de tous ses moyens. L'adoption du programme de dépistage dont fait état la «Stratégie» donnerait plus de pouvoir et de force d'application à la règle G. Mais le CN n'estime ni nécessaire ni souhaitable de renforcer la règle d'interdiction de consommation d'alcool en y ajoutant le principe d'abstinence de huit heures.

La «Stratégie» établit en outre que la consommation de médicaments, nécessitant une ordonnance ou mis en vente libre, peut être autorisée sous certaines conditions. La règle G reconnaît ce principe et laisse à l'employé la responsabilité de se tenir au courant des effets défavorables entraînés par ses médicaments. Le CN recommande que pour aider l'employé, et même le public en général, à se tenir informé à cet égard, Santé et Bien-être social Canada envisage de donner des directives selon lesquelles un étiquetage précis identifierait les médicaments, fournis sur ordonnance ou mis en vente libre, pouvant donner lieu à la somnolence et à un affaiblissement des facultés.

### 3. Postes reliés à la sécurité

Le CN appuie l'intention de la «Stratégie» d'élargir la définition de poste relié à la sécurité. En gros, le CN propose que la définition englobe le personnel suivant:

—Les responsables de l'exploitation et du contrôle des mouvements des trins, des manoeuvres dans les triages et des autres mouvements sur la voie.

—Les responsables de l'inspection, de l'entretien et de la réparation du matériel de traction et du matériel remorqué.

—Les responsables de la pose, de l'inspection, de l'entretien et de la réparation des éléments de la voie et de la signalisation, ainsi que des éléments connexes.

—Le personnel de conduite des véhicules automobiles de la Compagnie.

—Le personnel assurant la supervision des personnes susmentionnées.

### 4. Tests de dépistage

Le CN appuie tous les aspects du programme de dépistage proposé et souhaite formuler quelques observations sur la valeur des différents volets du programme.

Le programme de dépistage proposé comporte deux aspects principaux: le test fait a posteriori et la prévention.

Le premier aspect est traité aux paragraphes portant sur le test fait après un accident et les tests effectués «pour cause». Bien qu'essentiels, ces deux éléments ne suffisent pas. Le CN croit fermement qu'il faut y ajouter des éléments de prévention pour dissuader dès le début.

La prévention est assurée par des tests de dépistage effectués préalablement à l'emploi ou au cours d'un examen médical, ainsi que par des tests faits au hasard pendant le service.

Les tests de dépistage effectués préalablement à l'emploi, de même que ceux effectués en vue de mutations internes, constituent le premier pas vers la constitution d'un personnel occupant des postes reliés à la sécurité qui s'abstient de consommer drogues et alcool. On ne peut nier la pertinence de cet élément. Les tests de dépistage préalables à l'emploi ont abouti au rejet de la candidature de 575 consommateurs de drogues.



*[Text]*

Tests at regular medicals can be expected to identify chronic users who are not identified through other methods of detection or by other tests. We understand that some dependent users are very talented at masking their addictions, and tests at regular medicals may prove to be a very effective way of identifying such users.

Random testing in the workplace can be expected to have a two-fold preventive influence. Firstly, it will help to deter the causal user from indulging while at or prior to work. Secondly, it will assist in identifying the hard-core user who might otherwise escape detection and who might be able to tailor his or her habits to escape detection at a routine medical. Of particular concern is our understanding that certain types of drugs produce no noticeable outward symptoms, but yet can cause significant impairment of such faculties as judgment and depth-perception; deficiencies which cannot be tolerated in the safe railway.

In conducting tests CN clearly recognizes the need to preserve the privacy and dignity of the individual. CN also recognizes the chain-of-custody procedures which must be followed to ensure security and integrity in the testing process. In fact CN has already established chain-of-custody procedures in connection with its current drug screens. Also recognized is the need for an error-free testing process using outside independent testing laboratories. CN does this now. The sample is subject to a drug screen and if found negative, no further testing is done. If found positive, a second and more sophisticated confirmatory test is done which can precisely identify the drug used.

##### 5. Removal/Reinstatement

CN agrees with the policy to remove an employee from a safety-sensitive position when an individual has tested positively for alcohol or drugs.

CN also agrees with the policy that there should be a mechanism for reinstatement or return to work, given that there are safeguards to ensure that the individual has been totally rehabilitated and continues to be free from alcohol or drug use.

In fact CN has a practice which allows, at the company's discretion, the reinstatement of an employee who was previously dismissed for a Rule G violation. Such reinstatement is conditional on certain requirements being met such as: total abstinence, favourable recommendation from an EAP counsellor, an examination by a medical officer to ensure fitness for duty, and agreement to a follow-up program as prescribed by the EAP counsellor and the medical officer.

*[Translation]*

Les tests de dépistage effectués au cours d'un examen médical peuvent permettre d'identifier les consommateurs chroniques d'alcool et de drogues, que d'autres modes de détection ou d'autres tests ne parviennent pas à dépister. Nous savons que certains toxicomanes et alcooliques sont très habiles à dissimuler leur dépendance, et les tests effectués au cours d'un examen médical peuvent être un moyen très efficace de les repérer.

Les tests effectués au hasard sur le lieu de travail peuvent avoir un double effet préventif. En premier lieu, ils aident à dissuader les consommateurs occasionnels de drogues et d'alcool d'absorber ces substances pendant leur service ou avant de se présenter au travail. En second lieu, ils permettent d'identifier les consommateurs invétérés d'alcool et de drogues qui pourraient échapper à la détection ou seraient capables de modifier leurs habitudes pour déjouer le dépistage au cours d'un examen médical périodique. Nous croyons comprendre—et cela nous préoccupe vivement—que certains types de drogues ne produisant aucun symptôme apparent chez ceux ou celles qui en consomment peuvent néanmoins affaiblir considérablement certaines facultés comme le jugement et la perception de la profondeur, ce qui ne saurait être toléré dans une exploitation ferroviaire où prime la sécurité.

En effectuant des tests, le CN reconnaît ouvertement la nécessité de protéger la vie privée et la dignité des personnes. Le CN est aussi conscient de la chaîne de possession à établir pour assurer la sécurité et l'intégrité du processus de dépistage. En fait, il a déjà établi la chaîne de possession pour ses tests de dépistage courants. Il reconnaît aussi la nécessité d'obtenir des résultats exempts d'erreurs en recourant à des laboratoires indépendants. C'est actuellement sa pratique. L'échantillon prélevé est soumis à un test de dépistage de drogues, et si les résultats sont négatifs, aucun autre test n'est administré. Par contre, s'ils sont positifs, on poursuit au moyen de tests de confirmation raffinés permettant d'identifier précisément la drogue consommée.

##### 5. Congédiement/réinstallation

Le CN convient qu'il faut retirer d'un poste relié à la sécurité toute personne dont les tests de dépistage d'alcool et de drogues donnent des résultats positifs.

Le CN accepte le principe selon lequel il est nécessaire d'établir un mécanisme de réinstallation ou de retour au travail, à la condition qu'il existe des garanties assurant que la personne en cause est tout à fait réadaptée et s'abstient de toute consommation d'alcool et de drogues.

Il existe au CN une pratique permettant de réinstaller une personne congédiée pour une infraction à la règle G, si la Compagnie le juge à propos. Cette réinstallation est toutefois assujettie à certaines conditions: abstinence totale de la personne, recommandation favorable de la part du conseiller ou de la conseillère du Programme d'aide au personnel (PAP), examen d'un ou d'une médecin-chef pour confirmer l'aptitude de la personne au travail, et acceptation, par la personne, du suivi recommandé par le conseiller ou la conseillère du PAP et le ou la médecin-chef.



[Texte]

## 6. Employee Assistance Program (EAP)

CN has had an EAP in place since 1971. In addition to assisting employees with drug and alcohol problems, it also offers help to those with family and marital difficulties, legal and financial problems, and psychological and emotional problems. It is open not only to employees in safety-sensitive positions, but to all employees of CN.

By the end of 1989, 7,362 employees received assistance from the program. Of this number, 5,918 or 80 percent received assistance for alcohol and/or drug abuse. In 1989, 252 employees received assistance for drug and/or alcohol problems. Of these, 185 occupied safety-sensitive jobs.

Historically, about 45 percent of referrals are initiated by supervisors, 35 percent are from self-referrals, and the balance are referred by co-workers, family members, or as a result of medical examinations.

The Railway Safety Act contains the legislative authority to bring forth regulations to establish support programs for employees in safety-sensitive positions. In the summer of 1988, even before the Railway Safety Act was passed, I attended a series of meetings called by Transport Canada officers to discuss EAPs. We were able to demonstrate the effectiveness of CN's program and it was concluded that regulations governing EAPs were not required. At that time CN undertook to establish a Senior Advisory Committee comprised of railway management and union officers who would meet to discuss ways of making a good program even better. At this time we have an agreement in principle to establish such an advisory committee as part of an overall joint union/management agreement.

So you can see, Mr. Chairman, that CN has committed itself to creating the best EAP possible and does not feel that another program specified by regulation is required.

## 7. Employee Education

CN recognizes that education is a fundamental step in the prevention of drug and alcohol use in the workplace. At CN this is done through such vehicles as posters, pamphlets, articles in company newsletters and employee newspapers, and awareness sessions given by EAP counsellors. Several union/management committees also provide "grass roots" involvement in these activities in remote locations.

The question of training and education in these matters has already been part of the discussions with our labour groups in our collective move to set up the Senior Advisory Committee previously mentioned.

## 8. Management/Supervisory Training

CN recognizes the importance for managers and supervisors to receive training to enable them to recognize the signs of substance use in the workplace. Although not a substitute for substance testing, managers and supervisors

[Traduction]

## 6. Programme d'aide au personnel (PAP)

Le CN a établi son Programme d'aide au personnel en 1971. Outre les personnes aux prises avec des problèmes de consommation d'alcool et de drogues, le PAP aide ceux et celles qui éprouvent des difficultés familiales, conjugales, juridiques, financières, ou qui ont des troubles d'ordre psychologique ou émotif. Il ne s'adresse pas uniquement au personnel occupant des postes reliés à la sécurité, mais bien à l'ensemble du personnel CN.

Depuis la création du PAP jusqu'à la fin de 1989, 7,362 membres du personnel ont bénéficié du programme. De ce nombre, 5,918 ou 80 % ont consulté pour des problèmes de consommation d'alcool et de drogues. En 1989, 252 personnes, dont 185 occupaient des postes reliés à la sécurité, ont consulté pour des problèmes de consommation d'alcool et de drogues.

Statistiquement, 45 p. 100 des demandes de consultation sont adressées par le personnel de supervision, 35 p. 100 par la personne ayant besoin d'aide, et le reste par des collègues, un membre de la famille ou à la suite d'un examen médical.

La Loi sur la sécurité ferroviaire renferme des dispositions permettant l'adoption d'une réglementation visant à établir des programmes de soutien pour le personnel occupant des postes reliés à la sécurité. Durant l'été de 1988, avant même l'adoption de la Loi sur la sécurité ferroviaire, j'ai assisté à une série de réunions convoquées par des cadres de Transports Canada pour discuter du PAP. Nous avons réussi à prouver l'efficacité du programme du DN et il fut conclu qu'il n'était pas nécessaire d'adopter une réglementation pour régir le PAP. C'est à cette époque que le CN a décidé de créer un comité consultatif supérieur composé de cadres du CN et de dirigeants syndicaux appelés à se réunir pour discuter des moyens d'améliorer un programme déjà acceptable. Nous avons alors conclu une entente de principe en vue de la création d'un tel comité dans le cadre d'un accord patronal-syndical.

Comme vous pouvez le constater, Monsieur le président, le CN s'est engagé à créer le meilleur PAP possible et ne pense pas qu'il soit nécessaire de créer un programme assujéti à une réglementation.

## 7. Éducation du personnel

Le CN reconnaît que l'éducation joue un rôle essentiel dans la prévention de la consommation d'alcool et de drogues en milieu de travail. Parmi les moyens qu'il privilégie à cet égard, mentionnons l'affichage, la publication de dépliants, la parution d'articles dans les bulletins internes de la Compagnie et les journaux destinés au personnel ainsi que l'organisation de séances de sensibilisation par des conseillers du PAP. En régions éloignées, de nombreux comités syndicaux-patronaux apportent également à ce travail éducatif l'appui de «la base».

La question de la formation et de l'éducation dans ces domaines a déjà été abordée dans nos discussions avec les groupes syndicaux et s'inscrit dans l'effort collectif que nous avons déployé pour mettre sur pied le comité consultatif supérieur dont il a été question plus haut.

## 8. Formation des cadres et du personnel de supervision

Le CN reconnaît l'importance d'assurer aux cadres et au personnel de supervision la formation qui leur permettra de reconnaître les signes de la consommation d'alcool et de drogues en milieu de travail. Bien que leur vigilance ne



[Text]

play a key role in detecting substance abuse through work performance deficiencies and are an important source of referrals to an EAP. As indicated earlier, supervisory referrals account for almost half of the employees who participate in the program.

As a result of the increasing concerns with respect to substance abuse problems in the workplace, CN has had educational programs aimed at training employees whose work performance may have deteriorated due to alcohol and/or drug abuse or other performance affecting problems. Since 1987 this includes a drug awareness presentation by law enforcement officers from the RCMP and CN Police, information on drug and alcohol abuse, and a review of the company's EAP policy. Approximately 2,700 supervisors and management employees have attended this most recent program.

## 9. Conclusion

Let me reiterate CN's support for the initiatives contained in Transport Canada's Strategy Paper. We are particularly dedicated to any action which will result in the prevention of impaired individuals from entering the safety-sensitive work force or from performing safety-related activities in the workplace. If the proposals are put into force they will contribute very positively to CN's declared intent of becoming the safest railway in North America.

In closing I assure you that CN is prepared to work with Transport Canada in a co-operative and consultative forum to put principles into practice in the program design stage.

**The Chairman:** We have to throw it open to questions.

**Mr. Nault:** Mr. Chairman, I would like to welcome everyone here from CN.

Based on the information that was given by the unions, as it relates to the knowledge that random testing does not have an effect in the sense that people will no longer take drugs or alcohol are subject to duty if it is in place, why would the railways, CN in particular, be in favour of that particular measure?

**Mr. Kelsall:** CN is in favour of this particular measure for a variety of reasons. For instance, this 7% factor of employees in current safety-sensitive positions crossing over into other safety-sensitive positions are the subject of the same drug test now as we have for pre-employment. That is about a 7% figure. They are advised in advance that they are going to have the drug test, so that is a minimum number.

• 1050

There is a use of drugs in the railway industry which essentially is what you could call "hard core". I think scientific evidence and the experience to date have indicated that with some types of drugs it is very hard to detect. I have

[Translation]

puisse se substituer au dépistage, les cadres et le personnel de supervision joue un rôle essentiel dans la détection de la consommation de substances psychoactives; ils peuvent en effet identifier l'insuffisance du rendement de leur personnel et orienter les personnes concernées vers un PAP. Comme nous l'avons déjà mentionné, près de la moitié des personnes participant au programme ont été dirigées vers celui-ci par leur chef hiérarchique.

En raison des préoccupations grandissantes que suscite l'abus de substances psychoactives en milieu de travail, le CN a créé des programmes d'éducation visant à apprendre au personnel de supervision et aux cadres comment identifier et aborder la consommation d'alcool et de drogues chez les membres de leur personnel dont le rendement s'est détérioré ou qui éprouvent des difficultés à accomplir leur travail. Parmi les mesures mises de l'avant, signalons une séance de sensibilisation à l'abus des drogues organisée par la Gendarmerie royale du Canada et la Police du CN, la diffusion d'information sur l'abus de substances psychoactives et l'examen de la politique de la Compagnie en matière d'aide au personnel. Depuis 1987, environ 2,700 superviseurs et membres du personnel cadre ont participé à ce programme.

## 9. Conclusion

Permettez-moi de réitérer l'appui du CN à toute initiative dont fait état la «Stratégie» proposée par Transports Canada. Nous privilégions particulièrement toute mesure pouvant écarter des postes reliés à la sécurité ou des tâches ayant une incidence sur la sécurité en milieu de travail, les personnes qui font usage de substances psychoactives. La mise en application des mesures proposées aiderait sensiblement le CN à devenir, selon le but qu'il s'est fixé, le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord.

Je puis vous assurer que le CN est disposé à travailler avec Transports Canada, dans un esprit de collaboration et de consultation, à la conception de programmes en vue de concrétiser les principes mis de l'avant.

**Le président:** Nous devons maintenant passer aux questions.

**M. Nault:** Monsieur le président, je veux d'abord souhaiter la bienvenue aux représentants du CN.

D'après les renseignements que j'ai reçus des syndicats. . . On prétend que l'avis de tests de dépistage aléatoire n'aura pas d'effet, s'il est appliqué, puisque l'employé qui doit reprendre le service ne prendra plus d'alcool ou de drogues. Pourquoi les chemins de fer et particulièrement le CN sont-ils en faveur de cette mesure?

**M. Kelsall:** Le CN appuie cette mesure pour diverses raisons. Par exemple, il y a ce 7 p. 100 d'employés qui passent d'un poste relié à la sécurité à un autre poste également relié à la sécurité et qui devront faire l'objet du test de dépistage comme s'il s'agissait d'une nouvelle embauche. Il s'agit d'une proportion d'environ 7 p. 100. On leur donne un préavis de test de dépistage, c'est un donc un nombre réduit.

Il y a dans les chemins de fer l'utilisation de drogues par ce qu'on peut appeler des «drogués invétérés». Des preuves scientifiques et les faits connus jusqu'ici démontrent que certains types de drogues sont très difficiles à déceler. J'ai

[Texte]

talked to some railway officers who have been engaged in post-accident testing where they have had. . . For instance, one particular case that comes to my mind was an engineman, who spoke clearly, eyes were clear, walked straight, articulated, and they undertook a drug test after and I was told, using the vernacular, that "he had enough cocaine in him to drop an elephant to its knees". That is the first point.

The second point, and we are very close to the U.S. railroads on this—I am chairman of the OT General Committee of the States—is that this result of post-accident and probable cause of 5% for freight operations and 12.5% for commuter operations is indicating there is a hard-core use out there that we are just not identifying, persons will not come forward for help, and we need to get at them. Random testing we believe will be about the only vehicle that can really help identify these people.

**Mr. Nault:** Mr. Kelsall, in your statement you were basically saying that you felt your EAP program was working. My understanding of the EAP program is simply that if it works and is effective, the men themselves will turn in their own brothers because of the fact that they know that this particular industry is very safety-sensitive. Therefore, you have contradicted yourself in saying that if the EAP is working there should be that mechanism for turning in those employees, because all railroaders know they do not go to work with the guy that is, as you put it, "on cocaine", and the employees know themselves who is a bad actor and who is not.

Would you not say that our EAP program on the CN should be improved, if that is the case, because if there are that many individuals who are going undetected, there is a fault there somewhere? I suggest that whether you random test the whole works or not, the individuals who are working with those people are the ones who really in essence will have to start coming forward and saying I am not going to work with that woman or that man because of the danger.

**Mr. Kelsall:** There are two basic reasons. One, under our expanded EAP program, which the unions and ourselves are about to sign here, there is a provision for fellow employees to, as it were, turn another fellow employee in, without being subjected to the disciplines of rule G on the first turn. So that is there.

**Mr. Nault:** So why do you need random testing if that is going to be there?

**Mr. Kelsall:** The second aspect is that there is also, we believe, with this hard-core group of users, first, a difficulty to detect even by fellow employees, and secondly, there can also be a loyalty at the grassroots between fellow employees that they will not "turn each other in".

**Mr. Nault:** We will leave it at that and we will let someone else work on that part of it.

You are a railroader and you understand this question more than anyone will. How do you expect to do random testing on an employee who is being called, for example, in the middle of the night with a two-hour call? For example, I

[Traduction]

parlé à des responsables qui avaient procédé à des tests de dépistage après des accidents. . . Dans un cas particulier dont je me souviens, il y avait un mécanicien qui parlait nettement, qui avait l'oeil vif, qui marchait droit et avec coordination à qui on a imposé un test de dépistage. En termes simples, on m'a dit qu'il avait consommé suffisamment de cocaïne pour faire tomber un éléphant.

Par ailleurs, nous avons ici un peu la même situation qu'aux Etats-Unis. Je suis président du OT *General Committee* des Etats-Unis. Là-bas, on sait que 5 p. 100 des accidents de trains de marchandises et 12,5 p. 100 des accidents de trains de banlieue semblent être causés par l'utilisation de drogues. On peut déduire qu'il y a une catégorie de drogués invétérés que nous ne pouvons repérer et qui ne veulent pas demander d'aide. Il faut pourtant les rejoindre. Nous estimons que seuls les tests de dépistage aléatoire pourront nous permettre de les trouver.

**M. Nault:** Monsieur Kelsall, vous disiez dans votre exposé qu'à votre avis, le PAP fonctionne bien. Je crois comprendre que si le PAP est efficace, les employés vont dénoncer leurs compagnons de travail parce qu'ils savent que l'industrie des chemins de fer doit être sécuritaire. Vous vous êtes donc contredit en déclarant que si le PAP fonctionne, il doit y avoir des mécanismes de dénonciation de ces employés, puisque tous les cheminots savent qu'il ne faut pas travailler avec un cocaïnoman et qu'ils se connaissent bien entre eux.

Ne diriez-vous pas qu'il faut améliorer le PAP du CN parce que, s'il reste des toxicomanes non identifiés, c'est qu'il y a une faille quelque part? J'estime qu'avec ou sans dépistage aléatoire, ce sont en fait les compagnons de travail des toxicomanes qui devraient commencer à les dénoncer, à dire qu'ils ne veulent pas travailler avec ces personnes, par peur du danger.

**M. Kelsall:** Il y a deux raisons fondamentales. D'abord, en vertu du programme PAP amélioré sur lequel le syndicat et nous-mêmes allons bientôt nous entendre, nous avons prévu la possibilité de dénonciation des compagnons de travail, sans pour autant que soient appliquées les mesures disciplinaires associées à la règle G. Nous avons donc prévu cela.

**M. Nault:** Alors pourquoi procéder au dépistage aléatoire en plus?

**M. Kelsall:** Pour la deuxième raison: Les toxicomanes invétérés, difficiles à déceler même pour leurs collègues. De plus, il peut y avoir une solidarité entre des employés qui ne désireraient pas se «livrer» les uns les autres.

**M. Nault:** Restons-en là, quelqu'un d'autre vous posera sans doute d'autres questions à ce sujet.

Vous êtes vous-même cheminot et vous comprendrez cette question mieux que quiconque. Comment pouvez-vous faire un dépistage aléatoire pour un employé qu'on appelle, par exemple, à deux heures d'avis, au milieu de la nuit?



[Text]

am going to work as a conductor and you phone me up and I have to go for a random test because you have decided I am going to do that. Obviously you are going to have to give me more than a two-hour call, otherwise I am going to miss my train. So you phone me four hours early and say I am on duty. Obviously I am going to be sick, or I am damn sick all of a sudden, because something is up if I am being called four hours in advance.

I am a little interested, and I think other employees on the railway would like to know how you propose to pull off this random testing.

**Mr. Kelsall:** Certainly as part of the program design we will be getting into the details of it and—

**Mr. Nault:** So you have not done the details?

**Mr. Kelsall:** No. I am just saying that it will be discussed together. All I am saying is that my particular approach right now would be that it would be done on completion of the assignment of the run, because employees can carry bottles on the job, they can take drugs onto the job and smoke up, or take cocaine, or drink on the job, and my particular move right now would be to subject them to random testing on completion of their runs.

• 1055

**Mr. Benjamin:** And if he is at the other end of the run, say in northern Ontario, what do you do? Do you go along and take the testing stuff with you?

**Mr. Kelsall:** No. I used to be a superintendent in northern Ontario. We know that there are medical doctors in these little towns, and under proper supervision and control we would ask them on a random basis to take the appropriate test, even if it is 4 a.m.

**Mr. Nault:** I am just curious about the roughly 185 people in sensitive areas in 1989 who received help under the EAP program for CN. How many of those were fired?

**Ms Louise Piché (Assistant Vice-President, Personnel, Canadian National Railways):** None of them were fired.

**Mr. Nault:** So they were all turned in by their fellow employees or by a supervisor or came to—

**Ms Piché:** No. There are a number of sources of referrals, and one of the biggest sources of referral is self-referral.

**Mr. Nault:** How many employees did you fire last year as it relates to Rule G?

**Mr. Kelsall:** We fired 16.

**Mr. Nault:** And did they all go through the EAP program after that?

**Mr. Kelsall:** No. They were fired. Their services were terminated. What we said is that if over the period of time they go to EAP, they demonstrate performance, and they get a good recommendation from rehabilitation officers or from

[Translation]

Prenons un exemple. Je dois travailler comme chef de train, et vous me téléphonez pour me dire que je dois subir un test aléatoire parce que vous en avez décidé ainsi. Vous devez évidemment me prévenir plus de deux heures à l'avance, afin que je ne rate pas le train. Vous m'appellez donc quatre heures avant pour m'aviser de ma prise de service. Je vais évidemment être malade, ou devenir soudainement très malade, parce que je me doute bien de quelque chose puisque vous m'appellez quatre heures à l'avance.

J'aimerais savoir, comme sans doute beaucoup d'employés de chemin de fer, comment vous allez procéder à ces tests de dépistage.

**M. Kelsall:** Nous allons sans doute en parler en détail en établissant le programme.

**M. Nault:** Vous n'avez donc pas encore décidé des détails du programme?

**M. Kelsall:** Non. Je voulais simplement dire que nous parlerons de tout cela en même temps. Je dirais que personnellement, je procèderais au test à la fin de l'affectation, puisque les employés peuvent très bien apporter des bouteilles au travail, se droguer au travail. Je crois donc personnellement qu'il faudrait procéder au test de dépistage à la fin du parcours.

**M. Benjamin:** Et si la fin du parcours se trouve en région isolée, par exemple dans le nord de l'Ontario, que faites-vous? Est-ce que vous suivez l'employé en apportant le matériel de dépistage?

**M. Kelsall:** Non. J'étais autrefois chef de service dans le nord de l'Ontario. Nous savons qu'il y a des médecins dans ces petites villes et que, avec la surveillance qui est de mise, nous pourrions leur demander d'effectuer les tests aléatoires appropriés, même à quatre heures du matin.

**M. Nault:** Parlons un peu des quelque 185 employés dans des postes reliés à la sécurité qui, en 1989, ont reçu l'aide du PAP du CN. Combien d'entre eux ont été congédiés?

**Mme Louise Piché (Vice-présidente adjointe, personnel, chemins de fer nationaux du Canada):** Aucun.

**M. Nault:** Ils ont donc tous été dénoncés par un collègue ou un surveillant, ou se sont présentés. . .

**Mme Piché:** Non. Les noms des participants au programme proviennent de diverses sources, mais surtout, ils se présentent eux-mêmes.

**M. Nault:** Combien d'employés avez-vous congédiés l'an passé en vertu de la règle G?

**M. Kelsall:** Nous en avons congédié 16.

**M. Nault:** Ont-ils tous participé au PAP par la suite?

**M. Kelsall:** Non. Ils ont été congédiés. Ils ont perdu leur emploi. Si, pendant son emploi, l'employé se présente au PAP, qu'il fait preuve d'un bon rendement, qu'il reçoit une recommandation favorable des conseillers du programme ou

[Texte]

the medical authorities, we will then reconsider them for reinstatement. But they have to have a pretty clean bill of health and they have to be subjected to monitoring over up to a two-year period.

**Mr. Nault:** If you changed the rules under Rule G, which now stipulates that if you are caught under rule G then you are fired basically, to allow individuals who were caught to go into an EAP program automatically, or who were turned in—which is part of your new program that should come into place—would you not say then that employees, brothers and sisters, would be more intent on allowing that process to work to turn those individuals in, if they felt that their fellow worker would be able to go back to work, no matter what, if they met the requirements of the professionals of getting help? If you are saying that we are dealing with the hard core, then we are dealing with someone who has a problem, who is sick. We are not dealing with the individual who happened to have that glass of wine Mr. Abbot was talking about, but now we are dealing with a guy or a gal who does this on a regular basis. They need help, but the fact is that they are being protected to a certain extent.

Would you not suggest that this would probably be better than to have random testing and really tamper with people's individual rights, for those who really do not deserve it but for that small percentage of what you call hard core?

**Mr. Kelsall:** We are saying that we really need both. Our new agreement, which we will be signing with the unions very shortly, will provide for an employee to "turn in" a fellow employee if he considers he is under the influence. But as railway officers. . . If for instance I, as a train master, am out there and I observe an employee on duty as a company officer, I then will have the authority and responsibility to conduct a proper investigation, to ensure that the employee was under tests. Then he would be dismissed, and at the end of a year or so we would reconsider him for reinstatement.

**Mr. Nault:** Under the safety-sensitive aspect, the definition, are supervisors going to be considered to be safety-sensitive? Who is going to random-test them and who is going to decide. . .? Are you going to go to the superintendent on a regular basis and say: you are due for your check-up tomorrow; get in there? That is the aspect of making it equal for all individuals. If you are going to trample on everybody's rights then you might as well do it to the supervisors too.

**Mr. Kelsall:** No. Well, first of all we are not trampling on rights. But we ourselves have indicated and are recommending that supervisors responsible for safety-sensitive employees be included in the tests. We have in CN what we call a personnel number, and those numbers would be put in, I guess, a random number generator, and he would be required to take the same random type of test as a safety-sensitive employee.

**Mr. Benjamin:** Including vice-presidents?

**Mr. Kelsall:** You would be surprised, Mr. Benjamin. As part of our senior officers of the company, I will be taking drug tests as part of my medical.

[Traduction]

des médecins, nous envisagerons sa réintégration. Mais pour ce faire, il doit présenter un bilan de santé presque impeccable et fera l'objet d'une surveillance particulière pendant un maximum de deux ans.

**M. Nault:** La règle G prévoit actuellement que les employés pris en flagrant délit sont congédiés. Si vous changez la règle pour que ces employés pris ou dénoncés soient automatiquement inscrits au PAP,—ce qui est déjà prévu par le nouveau programme dans les cas de dénonciation—ne vous semble-t-il pas que les employés, confrères ou consœurs, seraient plus portés à dénoncer les toxicomanes s'ils savaient que ceux-ci pourraient retrouver leur travail, quoi qu'il arrive, s'ils acceptaient l'aide des professionnels? S'il s'agit, comme vous le dites, de drogués invétérés, nous parlons d'une personne qui a un problème, une maladie. Il ne s'agit pas de la personne dont M. Abbot parlait, qui a pris un verre de vin, mais plutôt de quelqu'un pour qui c'est une habitude. Il a besoin d'aide, mais il se trouve qu'il est dans une certaine mesure protégé.

Cela ne serait-il pas préférable au dépistage aléatoire, qui risque de porter atteinte aux droits de la personne, qui serait appliqué à de nombreux innocents à cause du faible pourcentage de toxicomanes invétérés?

**M. Kelsall:** À notre avis, il faut les deux procédés. Notre nouvelle entente, que nous signerons bientôt avec les syndicats, permettra aux employés de «dénoncer» leurs confrères s'ils les soupçonnent d'avoir consommé des drogues ou de l'alcool. Pour ce qui est des cadres. . . moi, par exemple, coordonnateur de train, si je vois un employé en service dans un état suspect, j'ai le pouvoir et la responsabilité d'enquêter et de veiller à ce que l'employé subisse les tests de dépistage. Il sera alors renvoyé et vers la fin de l'année, nous envisagerons sa réintégration.

**M. Nault:** Les postes de superviseur seront-ils compris dans la définition des postes reliés à la sécurité? Qui sera responsable des tests de dépistage pour les superviseurs; qui décidera. . .? Allez-vous régulièrement voir le chef de service en lui disant: votre examen médical aura lieu demain, allez-y? Il faut que ce soit juste pour tout le monde. Si vous portez atteinte aux droits des employés, autant le faire pour les superviseurs également.

**M. Kelsall:** Non. Pour commencer, nous ne brimons pas les droits de personne. C'est nous-mêmes qui avons recommandé que les superviseurs de postes reliés à la sécurité fassent également l'objet de tests. Au CN, nous avons tous un matricule. Nous pourrions introduire ces numéros dans un générateur de nombres aléatoires, qui déterminerait quand auraient lieu les tests des superviseurs semblables à ceux des employés dans un poste relié à la sécurité.

**M. Benjamin:** Les vice-présidents également?

**M. Kelsall:** Vous serez étonné, monsieur Benjamin. En tant que cadre supérieur de la société, je subirai moi-même des tests de dépistage dans le cadre de mon examen médical.



[Text]

**The Chairman:** You were here in the room when Mr. Abbot gave evidence on Rule G. Certainly you are not quite as definitive as CP or perhaps VIA, but do I take it from your brief that you share pretty much his views on the enforcement of the suggested rule compared to the experience you have had with Rule G?

• 1100

**Mr. Kelsall:** Yes. We support Rule G. We in fact just sat down with the unions and with the government people. We had the Canadian Railway operating rules approved by the minister no later than earlier this year, which includes the definition of Rule G. We see no need to change—

**The Chairman:** To go to the eight-hour thing?

**Mr. Kelsall:** No. We would not support that.

**Mr. Kristiansen:** Yes. I gather there has been a noticeable change of heart, Mr. Kelsall, on behalf of both your company and the industry in the matter of random testing since the Transport Committee drew up the last legislation. Is that correct?

**Mr. Kelsall:** Perhaps I could just explain to you that we were members of that task force. CN had Mr. Fletcher at the time. When we went in with the various types of testing proposed, we in fact had about six types of testing. Through consultation and discussion, in the light of the information we had of the day and as a part of the task force moving forward, it was agreed at the time that we should go forward on the basis of four types of drug testing: pre-employment; probable cause; post-accident; and that related to medicals.

**Mr. Kristiansen:** Did you at that time, within that task force, take the position that there should be random testing?

**Mr. Kelsall:** Yes, we did. But in order to get unity and move the whole thing forward, we agreed to the four types of test without random at that time.

**Mr. Kristiansen:** What happened prior to that and since that time that has convinced you that random testing is worthwhile and would produce results?

There seems to be rather a dearth of information to show that we can expect dramatic results from it. I notice you mention specifically the Southern Pacific Railroad. The 89% decrease sounds quite fantastic in absolute numbers over a five-year period, but it does not suggest there is any correlation between number of miles travelled and so on. We do not know what happened to the railroad in the meantime. How significant is that figure and to what extent does it relate to random testing rather than the initiation of strict programs on the other specified types of testing?

**Mr. Kelsall:** Those are very, very significant numbers. We are in touch with our U.S. railroads. All I can say is that we believe random testing is required along with the other forms of testing, because we now have more information as to the magnitude of the problem out there.

[Translation]

**Le président:** Vous étiez ici quand M. Abbot a parlé de la règle G. Vous n'êtes peut-être pas aussi catégorique que le CP ou VIA, mais je crois comprendre d'après votre exposé que vous avez les mêmes opinions que lui sur l'application de la règle proposée par rapport à ce qui se fait actuellement avec la règle G, non?

**M. Kelsall:** Oui. Nous sommes d'accord avec la règle G. D'ailleurs, nous venons d'en discuter avec les syndicats et les représentants du gouvernement. Le ministre a approuvé au début de l'année le nouveau règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, qui comprend une définition de la règle G. Nous ne voyons pas pourquoi on changerait. . .

**Le président:** Pour adopter la disposition sur les 8 heures?

**M. Kelsall:** Non. Nous sommes d'accord avec cela.

**M. Kristiansen:** Oui. Monsieur Kelsall, il me semble que depuis la création de la loi par le Comité des transports, il y a eu tout un revirement de la part de votre société et de l'industrie au sujet du dépistage aléatoire. Ai-je raison?

**M. Kelsall:** Je pourrais peut-être vous expliquer que nous avons fait partie du groupe de travail. À l'époque, M. Fletcher représentait le CN. Lorsqu'on a parlé des différents types de tests, six ont été proposés. Après des consultations et des discussions, tenant compte des renseignements que nous avions à l'époque et pour faire avancer les travaux du groupe de travail, nous avons convenu de quatre types de tests de dépistage: à l'embauche, pour des motifs justifiables, après un accident et dans le cadre des examens médicaux.

**M. Kristiansen:** Le groupe de travail à l'époque a-t-il décidé qu'il devait y avoir un dépistage aléatoire?

**M. Kelsall:** Oui. Mais pour obtenir un consensus et continuer à faire avancer nos travaux, nous avons convenu de quatre types de tests à l'exclusion des tests aléatoires.

**M. Kristiansen:** Qu'est-il arrivé à l'époque et depuis pour vous convaincre que les tests aléatoires sont utiles et vont donner des résultats?

Il me semble que rares sont les renseignements permettant d'affirmer qu'on peut s'attendre à des résultats extraordinaires de ce genre de tests. Vous avez parlé en particulier de la *Southern Pacific Railroad*. La chute de 89 p. 100 peut sembler mirobolante en nombre absolu pour la période de cinq ans, mais cela ne veut pas dire qu'il y ait une corrélation exacte, compte tenu du nombre de miles parcourus et d'autres facteurs. Il s'est peut-être passé autre chose au chemin de fer pendant la même période. Quelle est l'importance de ce chiffre? Dans quelle mesure se rapporte-t-il au dépistage aléatoire plutôt qu'à la mise sur pied de programmes strictes ou à d'autres types de tests?

**M. Kelsall:** Ces chiffres sont très, très concluants. Nous avons un lien étroit avec les chemins de fer américains. Tout ce que je peux dire, c'est que nous estimons que le dépistage aléatoire est nécessaire, autant que les autres types de tests, parce que nous avons maintenant plus d'information sur l'ampleur du problème.

[Texte]

I think you can say that in terms of the marine, aviation, trucking and bus modes, they now have a lot more information than they did in 1987.

We had information in 1987. Subsequent information has been developed, which is now indicating that we have a major problem in the use of drugs in the transportation industry, in particular on the Canadian railways.

We are saying that the Canadian public is entitled, as are the employees and ourselves, to have a safe operation. We are saying that random tests are required to bring about that safety.

**Mr. Kristiansen:** I think everybody agrees that we need safe operations, but you have also maintained quite strongly here that you have an excellent safety record.

**Mr. Kelsall:** Yes. It is a very safe operation and we want to make it better.

**Mr. Kristiansen:** We have to measure whatever the impact may be on a large number of individuals who would be subject to this testing against what may be a very minor improvement.

**Mr. Kelsall:** CN has close to 1,200 personal injuries a year, which we have not dealt with here. We have close to 70 human-factor train and yard accidents. When I say "human factor", I mean where the personnel actions contributed directly to the cause of the accident. We have close to 70 of them a year—running through red signals and side swipes—plus close to 1,200 personal injuries.

What we are saying is that although this type of magnitude is tremendous, although it is great in terms of relative performance, we have to make a safer railroad.

We are saying that the tests proposed by the government are all necessary to bring about a reduction in those injuries and accidents.

**Mr. Kristiansen:** I forget how many thousands you said, but out of those, for instance, yard accidents, how many currently are regarded as being subject to testing for cause or are—

• 1105

**Mr. Kelsall:** We do not do drug testing now. What we are asking for is the legislative right to do it.

**Mr. Kristiansen:** But alcohol is also a matter. How many go to grievance over suggested discipline for alcohol abuse or suspected drug abuse?

**Mr. Kelsall:** For instance, as part of the investigation at the scene of an accident, if the officer on the scene determines that the employee has consumed alcohol or appears to be under the influence of drugs, we will conduct an investigation. If it is determined that he has consumed he will be dismissed. As a tool of management, we need the legislative right to conduct these tests.

**Mr. Kristiansen:** My other question concerns the numbers. What is your estimate of the number of so-called safety-sensitive positions? Can you give us an appropriate definition of safety-sensitive as regards your industry?

[Traduction]

On peut dire que dans les autres modes de transport, bateau, avion, camion ou autobus, on dispose également de plus d'information qu'en 1987.

Nous avons certains renseignements en 1987. Nous en avons reçu d'autres depuis, qui confirment qu'il y a un gros problème de drogue dans l'industrie du transport, et particulièrement dans les chemins de fer canadiens.

Nous estimons que la population canadienne a droit, comme les employés et nous-mêmes, à une exploitation sécuritaire des chemins de fer. Pour cela, nous croyons que les tests aléatoires sont nécessaires.

**M. Kristiansen:** Tout le monde est pour l'exploitation sécuritaire, mais n'avez-vous pas dit fermement que votre dossier de sécurité était excellent?

**M. Kelsall:** Oui. La sécurité de notre exploitation est très bonne, mais nous voulons l'améliorer.

**M. Kristiansen:** Il faudrait comparer les répercussions des tests imposés à un grand nombre d'employés et les améliorations mineures qui en résulteraient.

**M. Kelsall:** Au CN, il y a près de 1,200 blessures par année, dont nous n'avons pas encore parlé. Nous avons chaque année près de 70 accidents de trains ou de triage résultant d'erreurs humaines. Il y a erreur humaine lorsque le geste d'un employé contribue directement à la cause de l'accident. Nous avons donc près de 70 accidents de ce genre chaque année, par exemple le franchissement de signaux rouges et les prises en écharpe, en plus des 1,200 accidents du travail.

Nous estimons donc que malgré l'ampleur des résultats obtenus, même s'ils sont relativement importants, il faut améliorer la sécurité.

Nous pensons que les tests proposés par le gouvernement sont tous nécessaires pour réduire le nombre de ces blessures et accidents.

**M. Kristiansen:** Je ne me souviens plus du nombre de milliers d'accidents. Mais sur le nombre d'accidents de triage, combien pourraient maintenant donner lieu à des tests pour cause probable. . .

**M. Kelsall:** Nous n'effectuons pas de test de dépistage des drogues actuellement. Nous demandons l'autorité de la loi pour le faire.

**M. Kristiansen:** Mais l'alcool présente aussi un problème. Combien d'employés présentent un grief après s'être fait imposer des mesures disciplinaires pour avoir abusé ou avoir été soupçonnés d'abuser d'alcool ou de drogues?

**M. Kelsall:** Dans le cadre de l'enquête menée sur les lieux d'un accident, par exemple, si l'enquêteur juge que l'employé a consommé de l'alcool ou semble sous l'influence de drogues, nous menons une enquête. S'il est prouvé que l'employé en a vraiment consommé, il sera renvoyé. Nous avons besoin d'un instrument de gestion, c'est-à-dire de l'autorité de la loi pour effectuer ces tests.

**M. Kristiansen:** Mon autre question porte sur des chiffres. D'après vous, il y aurait combien de postes reliés à la sécurité? Pouvez-vous définir un poste relié à la sécurité, en ce qui concerne votre industrie?



[Text]

**Mr. Kelsall:** At CN we estimate that somewhere in the range of 20,000 employees are engaged in safety-sensitive operations. This includes persons involved in the maintenance, operation, repair and inspection of track and signals, the operation of trains, dispatching, the operation of yard engines, the maintenance and repair of equipment, the assembly of roller bearings and wheels—all the things that directly affect the operation and maintenance of the railway.

**Mr. Kristiansen:** That is 20,000 out of approximately—

**Mr. Kelsall:** We have approximately 35,000 employees.

**Mr. Kristiansen:** So the number of safety-sensitive positions, the number you feel should be subject to random and the other types of testing is pretty significant, well over 60% of the work force.

**Mr. Kelsall:** That is right.

**Mr. Kristiansen:** If an employee were called in and he had a beer about three hours before, what would be your view or the view of the supervisor if he failed to report or said he was not able to report for reasons of consumption of alcohol? If this caused a two-hour delay in an important shipment getting out—what kind of thing happens in that instance?

**Mr. Kelsall:** First of all, when an employee is given a call he does not say “I have had a beer”. As was indicated in the discussion with Mr. Abbot and Mr. Benjamin, the employee would simply say “I am not fit for duty. I am not available”.

There has been a longstanding rule—and Mr. Fraleigh can add to this—that the man is considered to be the best judge of his own condition. At the same time, Justice Foisy indicated that was not good enough, that there had to be a series of tests. This is what we are discussing today. Certainly if that person has any degree of impairment which would affect their ability to carry out their work safely, he or she should not come on the job in the first place. If it is a chronic problem—

**Mr. Kristiansen:** I do not think anyone disagrees with that, but it is a matter of judging whether or not someone is impaired. Part of the problem we are talking about concerns the kind of arbitrary rules—

**Mr. Kelsall:** Since you are asking me, if we were to hold a freight train because we did not let an employee come on the job, we would hold the freight train.

**Mr. Benjamin:** Until you got one.

**Mr. Kelsall:** Until we got an employee who was fit—

**Mr. Kristiansen:** How do you see the testing being done? Who would be trained to conduct the initial tests and the labs? Would they be contracted out to labs? There is a lot of controversy in the United States about credibility of some of the labs doing even the secondary testing, and a number of court cases have resulted from that.

[Translation]

**M. Kelsall:** Au CN, nous estimons qu'environ 20,000 employés occupent des postes reliés à la sécurité. Ce nombre comprend les préposés à l'entretien, à l'exploitation, à la réparation et à l'inspection des rails et des signaux, au fonctionnement des trains et à la répartition, de même que les mécaniciens de triage, les préposés à l'entretien et à la réparation du matériel, à l'assemblage des roulements à rouleaux et des roues, c'est-à-dire tous les postes qui affectent directement l'exploitation et l'entretien du chemin de fer.

**M. Kristiansen:** Il s'agit donc de 20,000 sur environ. . .

**M. Kelsall:** Nous avons environ 35,000 employés.

**M. Kristiansen:** Par conséquent, le nombre de postes reliés à la sécurité, c'est à dire le nombre d'employés que vous estimez devoir assujettir au dépistage aléatoire et aux autres sortes de tests, est plutôt considérable, il s'agit de plus de 60 p. 100 de votre main-d'oeuvre.

**M. Kelsall:** C'est exact.

**M. Kristiansen:** Si un employé était rappelé au travail et avait pris une bière trois heures auparavant, comment vous ou son superviseur verriez-vous la chose s'il ne se présentait pas au travail ou s'il disait qu'il ne peut pas se présenter au travail parce qu'il a consommé de l'alcool? Si cela retardait de deux heures une expédition de marchandises importantes, que se passerait-il en l'occurrence?

**M. Kelsall:** Premièrement, quand un employé reçoit un appel, il ne dit pas qu'il a pris une bière. Comme l'ont dit M. Abbot et M. Benjamin, l'employé dirait simplement qu'il n'est pas en état de travailler. «Il dirait qu'il n'est pas disponible.»

M. Fraleigh peut vous en parler d'avantage, mais on admet depuis très longtemps que l'homme lui-même est le meilleur juge de son état. Par contre, le juge Foisy a décidé que ce n'était pas suffisant, qu'il fallait une série de tests. C'est de cela que nous parlons aujourd'hui. Il est certain qu'une personne dont les facultés sont affaiblies au point d'affecter sa capacité d'effectuer son travail de façon sûre, cette personne ne devrait même pas se présenter au travail. Si un problème chronique. . .

**M. Kristiansen:** Je ne pense pas que quelqu'un vous contredise à ce sujet, mais il faut pouvoir déterminer si quelqu'un a des facultés affaiblies ou non. Si nous parlons de ce problème, c'est notamment parce que certains craignent le genre de règles arbitraires. . .

**M. Kelsall:** Puisque vous me posez la question, je répondrai que si nous devons retarder un train de marchandise parce que nous ne laissons pas un employé entrer au travail, nous n'hésiterons pas à le faire.

**M. Benjamin:** Jusqu'à ce que vous en trouviez un.

**M. Kelsall:** Jusqu'à ce que nous trouvions un employé qui est en état. . .

**M. Kristiansen:** Comment se feraient les tests, d'après vous? Qui serait formé pour effectuer les premiers tests et quel laboratoire utiliseriez-vous? Accorderiez-vous des contrats à des laboratoires? Il y a beaucoup de controverse aux États-Unis au sujet de la crédibilité de certains laboratoires où l'on effectue même les tests secondaires, ce qui a donné lieu à un certain nombre de poursuites judiciaires.

[Texte]

**Mr. Kelsall:** CN has very elaborate safeguards, and I will ask my colleague to take you through some of the controls that are currently in place. It is an exceptionally well-controlled and documented procedure.

**Ms Piché:** Everything about the collection of samples is under the control of our medical technologists. Two samples are taken, even the heat of the sample is measured to make sure it is a current sample. It goes through a very tight chain of custody until it gets to the lab.

There are two levels of testing. If the first test is positive it goes to a second level of testing. The labs we selected have all been associated with hospitals and have been certified by our medical officers and the medical community. We could file, if there is any interest, the list of the labs we are presently using for that purpose in our pre-employment testing and our employment tests.

• 1110

**Mr. Schneider:** With respect to the employee's perception of a random sampling right that the employer would have, is it justifiable for employees to feel that in order to fulfil some medical person's list for some day, he may call in a bunch of people to randomly test? Should the people involved in this testing have any fear that they will be abused in any way?

**Mr. Kelsall:** No. I do not believe they should have any fear because they will not be abused. Certainly it will be done on a random basis as part of the program design. We will have to determine what is the magnitude of the population to be covered in any one given year. There have to be safeguards put in so that it is completely random. I think the average employee, certainly from where we would sit as managers, would be very happy to know that the results of random tests were zero, that nobody tested positive. That to me would be the ultimate result of an effective testing program. In other words, there is nobody in the operation or control of the railway who is under the influence of alcohol or drugs. That is what we want. I do not think anybody has to fear that. I think we are all entitled to that.

**Mr. Schneider:** At first blush there might be some overtones of an Orwellian approach to how society seems to be changing—i.e., his book *1984*. I think it was important to at least put this on the record, to have CN's expression as to how they view the relationship between their right to perform this program and the respect that they would have with their employees. So I wanted you to address that.

**Mr. Kelsall:** Well, just to add to that, we respect our employees. They are a fine group of people. But at the same time there is, as Mr. Abbot pointed out, this group out there that will abuse. It is those employees whom we are really trying to get at. We are trying to help them so they will not come on the job. Certainly from all the information that we have had, we believe the random test is essential to determining and identifying those employees.

[Traduction]

**M. Kelsall:** Le CN a institué des mesures de protection très poussées et, je vais demander à ma collègue de vous parler de certaines mesures de contrôle actuellement en vigueur. C'est une procédure exceptionnellement bien contrôlée et documentée.

**Mme Piché:** Tout ce qui a trait au prélèvement des échantillons se fait sous la supervision de nos techniciens médicaux. On prélève deux échantillons, et l'on mesure même la température des échantillons pour s'assurer qu'ils ont bien été prélevés à ce moment-là. Ces échantillons font l'objet de toute une série de mesures de sécurité jusqu'à ce qu'ils parviennent au laboratoire.

Il y a deux types de tests. Si le premier test est positif, l'échantillon fait l'objet d'un second type de test. Tous les laboratoires que nous avons choisis ont été associés avec des hôpitaux, et leur compétence a été confirmée par nos propres médecins de même que par les milieux médicaux. Si cela vous intéresse, nous pourrions déposer la liste des laboratoires que nous utilisons actuellement à cette fin dans nos tests avant et durant l'emploi.

**M. Schneider:** L'employé ne peut-il pas craindre que si l'employeur a le droit de procéder à un échantillonnage aléatoire, le test ne soit utilisé de façon abusive?

**M. Kelsall:** Non. Je ne pense pas qu'il y ait de crainte à avoir parce qu'il n'est pas question d'en abuser. Le programme prévoit en effet que ces tests seront faits au hasard. Nous devons déterminer l'importance de la population à couvrir au cours d'une année donnée. On prévoira certaines choses qui assureront que les personnes concernées sont véritablement prises au hasard. Je suis sûr que l'employé moyen, du moins c'est ainsi que nous voyons les choses, serait très heureux d'apprendre que les résultats de tests effectués au hasard sont négatifs, que personne n'a eu un test positif. Ce serait à mon avis le meilleur résultat à attendre d'un programme de tests efficace. Autrement dit, il n'y a personne aux opérations ou au contrôle des chemins de fer qui travaille sous l'influence de l'alcool ou de la drogue. C'est le but recherché. Je ne pense pas que quiconque puisse craindre cela. Nous avons au contraire tous droit d'en avoir l'assurance.

**M. Schneider:** À première vue, on peut voir là une certaine perspective orwellienne de l'évolution de la société, je pense à son livre *1984*. Je crois qu'il était important que le CN déclare publiquement comment il perçoit son droit de mettre ce programme en oeuvre dans le respect de ses employés. C'est pourquoi je vous ai posé la question.

**M. Kelsall:** J'ajouterai en effet que nous respectons nos employés. Ce sont des gens très bien. Toutefois, comme M. Abbot l'a souligné, il y a une petite minorité qui abuse, et c'est cette minorité que nous visons. Nous essayons de l'aider à ne pas venir travailler. D'après tous les renseignements que nous avons recueillis, nous estimons que le test aléatoire est essentiel si nous voulons découvrir quels sont ces employés.



[Text]

**Mr. Schneider:** You have reminded me of a point which I wanted to pick up on, the Employee Assistance Program. There seemed to be a fair amount of dialogue this morning which said that random testing and the EAP are somewhat related in that one concerns itself with the other. My observation has been that if you have a good EA Program in existence, then random testing is perhaps not as necessary as pinpointing or at least waving that flag for the spontaneous user of drug-related products.

**Mr. Kelsall:** CN has had a very fine EA Program over the years. In fact, the company and our unions are involved in safety-sensitive operations and are leading the way in terms of having a joint senior advisory committee to try to make a good program better. But in spite of all of the work that has been done since 1971, and in spite of all the various testing that we have done to date, we still have this group of employees out there—for instance, this 7% factor of going from one safety-sensitive to another, 12% testing drug positive and transferring from a non-safety-sensitive into a safety-sensitive. There is extensive drug use and we want to help the employees to be rehabilitated. We do not want them on the job under the influence of drugs or alcohol. But in spite of all that is being done, hopefully through the EA Program we will even enhance that figure. But we believe random testing is an essential part of that program.

• 1115

**Mr. Schneider:** Given an earlier statement by my railroad-learned colleague across the way, who made some reference to the random testing program as a take-off from the United States requirement as a classic example of harmonizing our two standards, I would suggest and ask you to comment... But if our problems are harmonizing themselves, surely the resolve for them cannot be expected to be any different. Are you bound in any way, shape or form, given what the United States is doing in this particular area, to follow their example or do you think this is an initiative that can safely be said to be an initiative of the Canadian railroad industry?

**Mr. Kelsall:** No, it is an initiative of Canadians for Canadians. Certainly we are not unaware of what is going on south of the border. Certainly there are consultations and discussions, but what we are proposing today is what CN firmly believes ought to be done for Canadian railway operations.

At the same time we have to recognize we operate into the United States, the United States operates into Canada. There has to be some harmonization in practical terms of interchange operations, and I think that is a matter that probably would be dealt with under the program design.

**Mr. Schneider:** I thought that had the Arctic Circle been a known agricultural area for the production of those kinds of things that cause problems, the United States would have had to harmonize with us.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Schneider. I have two more colleagues who want to ask questions.

[Translation]

**M. Schneider:** Vous m'avez rappelé que je voulais vous interroger sur le programme d'assistance aux employés. On semble avoir pas mal insisté ce matin sur le fait qu'il existe un lien entre ces tests aléatoires et ce programme puisque l'un implique l'autre. Je pensais pour ma part que si l'on a un bon programme d'assistance aux employés, les tests aléatoires sont peut-être moins nécessaires que le fait de signaler le danger à ceux qui consomment spontanément des produits associés à la drogue.

**M. Kelsall:** Le CN a un très bon programme depuis des années. En fait, la société et nos syndicats ont entrepris des opérations liées à la sécurité et ont créé un comité consultatif mixte en vue d'améliorer encore ce programme. Toutefois, malgré tout le travail fait depuis 1971 et malgré les différents tests que nous avons effectués jusqu'ici, il nous reste ce groupe d'employés qui... Par exemple, ces 7 p. 100 qui vont d'un poste lié à la sécurité à un autre, 12 p. 100 dont les tests relatifs à la drogue sont positifs et qui passent d'un poste lié à la sécurité à un autre qui n'y est pas. Il y a une forte consommation de drogues, et nous voulons aider les employés à se soigner. Nous ne voulons pas qu'ils travaillent lorsqu'ils sont sous l'influence de la drogue ou de l'alcool. Or, malgré tout ce qui est fait, il faut espérer que le programme d'assistance aux employés va nous permettre d'améliorer ces chiffres, et nous estimons que les tests aléatoires sont un élément essentiel de ce programme.

**M. Schneider:** Tout à l'heure, mon collègue en face, qui connaît bien les chemins de fer, a dit que le programme de dépistage aléatoire suit l'exemple américain et est un exemple d'un effort d'harmonisation des normes des deux pays. Je vous demande de faire des remarques à ce sujet. Mais si nos problèmes se ressemblent de plus en plus, les solutions ne peuvent que se ressembler de plus en plus. Êtes-vous d'une façon ou d'une autre tenu de suivre l'exemple américain, ou estimez-vous qu'il s'agit plutôt d'une initiative des chemins de fer canadiens?

**M. Kelsall:** Non, il s'agit d'une initiative purement canadienne. Il est vrai que nous ne sommes pas sans savoir ce qui se passe aux États-Unis. Il y a bien sûr des consultations et des discussions avec nos homologues américains, mais le Canadien National est convaincu que la proposition que nous faisons aujourd'hui devrait être mise en oeuvre.

En même temps, il ne faut pas oublier que nous avons des services aux États-Unis, et que les États-Unis ont des services au Canada. Pour des raisons pratiques, il faut qu'il y ait une certaine harmonisation de nos activités transfrontalières. Il est probable, à mon avis, que c'est dans la conception du programme qu'on va traiter de cet aspect.

**M. Schneider:** Si le cercle polaire arctique était connu comme une région agricole où l'on cultive les récoltes qui causent ces problèmes, les États-Unis auraient été obligés de se conformer à notre norme.

**Le président:** Merci, monsieur Schneider. Il y a deux autres collègues qui veulent poser des questions.

[Texte]

The bells are ringing, we have orders of the day. It is a half-hour bell. The thought of the Chair, which I throw out to committee and to the witnesses—VIA Rail and CP—who are still waiting... To save these witnesses from having to come back, I was hoping to get both of them on, take their briefs as read, and have questions. We have read their briefs; they are good briefs. VIA's is only four pages; CP's is much more extensive. Basically the contents are pretty much the same as that in Mr. Kelsall's brief in CN.

We have time to call these witnesses to the table to present their briefs. If members have not had a chance to read them, because the briefs were really only circulated today, we could then decide later if it is necessary to call them back. That is just a thought I am throwing out.

In other words, let us get rid of CN and Mr. Kelsall, stand down, and get the other two witnesses on to formally present their briefs. Members could then read them—and I can tell you, you have covered most of the territory here with Mr. Kelsall, as far as the Chair and my eminent staff are concerned. That is up to you.

You can call them back. In reality, however, they do not want to come back—they are all here today in force—and we are going to have a hard time slotting them in the old timetable, as other interferences with our deliberations occur between now and Easter.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in the green notice I got, we have provided for meeting them both this morning and this afternoon. I see now this one just says this morning.

**The Chairman:** We are here only this morning. I also believe there is going to be another bell shortly after we have the first bell. If we were in our Railway Committee Room, it is quite true, Mr. Benjamin, that it would be appropriate to keep witnesses here because we could conclude before 1 p.m. But going back and forth I think almost makes that unreal, in view of some other votes that may be occurring between now and 1 p.m.

My thought was to get the brief before us and save the witnesses the trouble of coming... unless after deliberation members want to put new questions to those two witnesses. I am trespassing to say that the issue has been covered by questions, because of this industry... At one time we were thinking of grouping witnesses, having them all at the table, so that we would not have to have repetitive questions and/or repetitive briefs; we would have the briefs for our own information and for the record.

I would like to have the thought of the Chair clarified. Otherwise, we will take the other two colleagues who have indicated they have questions for Mr. Kelsall and will have to work something else out later.

**Mr. Benjamin:** Could we finish our questions to Mr. Kelsall?

[Traduction]

Les cloches sont en train de sonner, et nous sommes toujours en train d'étudier notre ordre du jour. Les cloches vont sonner pendant une demi-heure. En tant que président, je tiens à faire la suggestion suivante aux membres du Comité et aux témoins qui attendent toujours, c'est-à-dire VIA Rail et CP Rail. Plutôt que de faire revenir ces témoins, je propose qu'on accepte les mémoires comme s'ils avaient été lus, et qu'on passe aux questions. Nous avons lu les mémoires, qui sont d'ailleurs très bons. Celui de VIA ne compte que quatre pages, alors que celui de CP est beaucoup plus long. Le contenu de ces deux mémoires ressemble beaucoup au mémoire présenté par M. Kelsall au nom du CN.

Nous avons le temps de permettre aux témoins de présenter leur exposé. Si les députés n'ont pas eu la possibilité de les lire—car c'est seulement aujourd'hui qu'ils ont été distribués—on pourrait décider par la suite s'il est nécessaire de les faire revenir. C'est une proposition que je vous fais.

Autrement dit, qu'on en finisse avec le CN et M. Kelsall, pour passer aux deux autres témoins et à la présentation officielle de leurs mémoires. Les députés pourraient lire les mémoires plus tard. Je peux vous dire qu'ils ressemblent énormément à ce qu'a dit M. Kelsall, de l'avis de la présidence et de mon personnel distingué. C'est au Comité de décider.

On peut faire revenir les témoins. Cependant, le fait est que les témoins ne tiennent pas à revenir—they sont tous là aujourd'hui—et de plus nous allons avoir du mal à trouver un créneau dans notre horaire, compte tenu de tous les problèmes prévus d'ici à Pâques.

**M. Benjamin:** Dans l'avis vert que j'ai reçu, monsieur le président, on a prévu une réunion ce matin et cet après-midi. Maintenant j'en vois un qui ne prévoit qu'une réunion ce matin.

**Le président:** Nous siégeons uniquement ce matin. Je pense également qu'il y aura un autre vote après le premier. Si nous étions dans la salle du comité des chemins de fer, il est vrai, monsieur Benjamin, qu'on pourrait faire attendre nos témoins, car nous pourrions terminer nos travaux avant 13 heures de toute façon. Cependant, je pense que cette possibilité est exclue ce matin, étant donné que nous sommes loin de la Chambre et qu'il va peut-être y avoir d'autres votes d'ici 13 heures.

Je propose donc qu'on reçoive officiellement les mémoires pour que les témoins n'aient pas à revenir, à moins que les membres du Comité décident par la suite qu'ils veulent poser des questions à ces deux témoins. Je ne devrais peut-être pas dire que la question a déjà été vidée par les questions qui ont déjà été posées. On avait pensé regrouper les témoins, pour éviter les mémoires et les questions qui font double emploi. Selon ma proposition, les mémoires de ces deux témoins seraient consignés au procès-verbal.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de la proposition. Si vous n'avez rien à dire, nous allons permettre aux deux collègues qui ont des questions à poser à M. Kelsall de le faire, et nous serons obligés de trouver une autre solution plus tard.

**M. Benjamin:** Peut-on en finir avec les questions destinées à M. Kelsall?



[Text]

[Translation]

• 1120

**The Chairman:** We ought to finish with this witness and then worry about the others. I am telling you we are going to have problems. Also, the witnesses here have been sitting around all morning and are not going to be too happy. I do not see why we could not get the briefs before us. You could read them and they will be part of the record. They are good briefs, from their respective points of view. The questions on their briefs—I am repeating myself—are just about the same questions as you have asked Mr. Kelsall.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I move that the briefs of CP and VIA Rail be made part of the record, that we complete our questioning of Mr. Kelsall, and that we then adjourn.

**The Chairman:** We could do it that way.

**Mr. Nault:** If it is with the committee's concurrence that we have the ability to call them back if something comes up, then I do not see any reason why we cannot agree.

**Mr. Benjamin:** We can always call them back.

**The Chairman:** It certainly was the thought that if committee wants to arrange other times... and I think that would please. Certainly that is the most commonsense way, and it does accommodate the witnesses, who took a lot of time to prepare the brief and to be here all day today.

**Mr. Nault:** There are some differences between passenger and freight I would be interested in asking. They might come up in our discussion in some other way.

**The Chairman:** We could always have that possibility, but at least we would get the briefs before us as part of the record.

**Mr. Kristiansen:** We have not had a chance to see them. Perhaps they can tell us if there is any substantive difference, for instance, in recommendations.

**The Chairman:** There is not.

**Mr. Kristiansen:** I wonder, for instance, about the objection to the eight-hour ruling.

**The Chairman:** The other two witnesses, as CN, are both against the NR rule. They are for Rule G. That is the main issue in both briefs. And they are for random testing. When you have a chance to look at it, you can perhaps see—

**Mr. Kristiansen:** It was the more detailed one. I was wondering about the eight-hour—

**The Chairman:** We have the motion to consider as read—and that means they will be a formal part of the record—the briefs of VIA and CP, following in order of the CN witnesses.

Motion agreed to

**Statement by Jean-Roch Boivin (Senior Vice-President, Human Resources and Administration, VIA Rail):** Mr. Chairman, members of the committee, good morning. My name is Jean-Roch Boivin, Senior Vice-President, Human

**Le président:** Il faut en terminer avec ce témoin et ensuite décider ce que nous allons faire des autres. Je vous dis que nous allons avoir des problèmes. De plus, les témoins qui ont attendu toute la matinée ne vont pas être très contents. Je ne vois pas pourquoi on ne recevrait pas les mémoires. Vous pouvez les lire, et ils feront partie du procès-verbal. Les mémoires défendent bien les points de vue de ces compagnies de chemins de fer. Les questions que poseront les députés à ces deux témoins—et je me répète—sont à peu près les mêmes que celles qui ont été posées à M. Kelsall.

**M. Benjamin:** Je propose, monsieur le président, qu'on annexe les mémoires de CP et de VIA Rail, que nous terminions nos questions à M. Kelsall et qu'ensuite nous levions la séance.

**Le président:** On pourrait procéder de cette façon.

**M. Nault:** Si nous pouvons faire revenir ces témoins par la suite avec le consentement du Comité, je ne vois pas pourquoi on ne peut pas accepter cette motion.

**M. Benjamin:** On peut toujours les convoquer de nouveau.

**Le président:** Si le Comité veut organiser une autre réunion avec ces témoins, ce serait très bien. Je pense que c'est l'approche la plus raisonnable, puisqu'elle tient compte également des témoins, qui ont consacré beaucoup de temps à la rédaction de leur mémoire, et qui ont attendu toute la matinée.

**M. Nault:** J'aurais aimé poser quelques questions au sujet des différences entre les trains de voyageur et les trains de marchandises. Il se peut que ces questions soient soulevées d'une autre façon lors de nos discussions.

**Le président:** On a toujours la possibilité de reconvoquer les témoins, mais avec cette proposition on peut au moins consigner les mémoires au procès-verbal.

**M. Kristiansen:** Nous n'avons pas eu la possibilité de les lire. Peut-être que nos témoins peuvent nous dire s'il y a des différences importantes dans leurs recommandations, par exemple.

**Le président:** Il n'y en a pas.

**M. Kristiansen:** Qu'en est-il de l'opposition à la règle de huit heures, par exemple.

**Le président:** Tout comme le CN, les deux autres témoins s'opposent à la règle de huit heures. Ils sont en faveur de la règle G. C'est la portée principale des deux mémoires. Les deux témoins sont également en faveur du dépistage aléatoire. Lorsque vous aurez le temps de lire les mémoires, vous constaterez...

**M. Kristiansen:** J'avais une question plus détaillée au sujet de la règle de huit heures...

**Le président:** Nous sommes saisis d'une motion voulant qu'on incorpore au procès-verbal les mémoires du VIA et de CP, après les témoignages des représentants du CN.

La motion est adoptée

**Déclaration de Jean-Roch Boivin (vice-président principal, Ressources humaines et administration, VIA Rail):** Monsieur le président et membres du comité, bonjour. Permettez-moi de me présenter: Jean-Roch Boivin, vice-

*[Texte]*

Resources and Administration at VIA. I am accompanied by Russ Blinco, our Director of Health and Safety. We appreciate this opportunity to comment on the Minister of Transport's strategy on substance use in safety-sensitive positions within the transport industry.

VIA fully supports the government's strategy to ensure drug-free transportation operations. This strategy will permit VIA to enhance the programs it operates now to control misuse of alcohol and drugs by employees in safety-sensitive positions.

Currently, VIA provides an assistance program to rehabilitate employees with drug or alcohol problems. Also, we have developed educational materials to instruct employees about the dangers of substance abuse in the workplace.

Although Canadian railways have among the best safety records in North America, the findings of the 1987 survey of the railway industry, as Mr. Kelsall pointed out, indicate that some railway workers may be operating trains while under the influence of alcohol or drugs. This is of grave concern to us, particularly since we transport people.

Because of the severity of the threat to public safety associated with substance use in safety-sensitive positions, we believe that the government's determined approach on drug testing is warranted.

With respect to the definition of safety-sensitive positions, we agree that in addition to the running trades employees, who are directly involved in the operation of trains and locomotives, those maintenance employees involved in the repair, maintenance, and inspection of the operating components of motive power and rolling stock should be included. This would affect about 1,800 preventive and remedial components.

There is no doubt that among the five types of testing proposed, random testing may be the most controversial, but it is also the most effective deterrent available for drug and alcohol abuse. Random testing, however, has been challenged as an unjustified invasion of privacy, which violates the provisions of the Charter of Rights.

In order to minimize the negative impact of random testing, the programs must be designed in such a way as to ensure that objective criteria are used when selecting employees for testing.

The effectiveness of random testing does not require a high volume of tests, since the deterrent lies in the employee's inability to foretell the timing of the tests. VIA, therefore, recommends that carriers be given flexibility to determine what level of random carriers are given flexibility to determine what level of random testing is required to meet their particular needs within established boundaries. When the legislation is passed, we will work with the unions concerned to implement jointly a mechanism that minimizes the adverse effects of random testing on our employees.

*[Traduction]*

président principal des ressources humaines et de l'administration, à VIA. Je suis accompagné de Russ Blinco, directeur de la santé et de la sécurité. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de commenter la stratégie du ministre des Transports sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité au sein de l'industrie des transports.

VIA souscrit pleinement à la stratégie élaborée par le gouvernement dans le but d'éliminer la consommation d'alcool et de drogues dans le secteur des transports. Nous pourrions ainsi améliorer nos programmes de lutte contre l'abus d'alcool et de drogues chez les employés qui occupent des postes reliés à la sécurité.

VIA dispose actuellement d'un programme d'aide à l'intention de ses employés aux prises avec de tels problèmes. De plus, nous avons mis au point de la documentation destinée à sensibiliser les employés aux dangers de la consommation excessive d'alcool et de drogues en milieu de travail.

Les sociétés ferroviaires canadiennes jouissent d'une très bonne réputation sur le plan de la sécurité en Amérique du Nord. Cependant, comme l'a souligné M. Kelsall, les conclusions de l'étude menée en 1987 sur le secteur du transport ferroviaire indiquent que certains membres du personnel de conduite travaillent parfois sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Ceci nous préoccupe au plus haut point, d'autant plus que nous avons la responsabilité du transport des personnes.

Étant donné l'ampleur des risques que la consommation d'alcool et de drogues par les titulaires de postes reliés à la sécurité peut avoir sur la sécurité du public, l'attitude résolue du gouvernement à l'égard de l'imposition de tests de dépistage nous semble tout à fait justifiée.

Nous croyons aussi qu'il convient d'élargir la définition des postes reliés à la sécurité pour qu'elle englobe non seulement les postes des employés responsables de la conduite des trains et des locomotives, mais aussi ceux des préposés de maintenance du matériel roulant. VIA en compte actuellement environ 1,800.

Il ne fait aucun doute que sur les cinq genres de tests proposés, les tests effectués au hasard prêtent le plus à controverse. Par contre, ils sont aussi les plus efficaces pour décourager l'abus d'alcool et de drogues. Toutefois, il a été invoqué que ces tests constituaient une intrusion indue dans la vie privée, ce qui va à l'encontre de la Charte des droits et libertés.

Afin de réduire cet aspect le plus possible, les tests au hasard doivent s'appuyer sur des critères objectifs de sélection.

De plus, étant donné que leur force de dissuasion réside dans le fait qu'ils sont imprévisibles, il n'est pas nécessaire d'effectuer un grand nombre de ces tests pour qu'ils soient concluants. Par conséquent, VIA recommande que les transporteurs aient le choix de déterminer le nombre de ces tests qu'ils doivent administrer pour répondre à leurs besoins, dans les limites préétablies. Une fois la loi adoptée, nous mettrons en place, conjointement avec les syndicats en cause, un mécanisme visant à atténuer le plus possible les effets négatifs de ces tests sur le personnel.



[Text]

The strategy also calls for regulations forbidding employees in safety-sensitive positions from consuming alcohol within eight hours of reporting for work, this being the current standard for airline pilots. This would be most difficult to enforce and would not be appropriate for the railway industry. Currently, railway operating employees are forbidden to use or possess alcohol while on duty or subject to duty. This, in our opinion, is the appropriate safeguard and we recommend the elimination of the eight-hour restriction for railway employees.

Aside from these small objections, the minister's proposed strategy contains all of the elements needed to fight substance abuse in the workplace. We firmly believe that the travelling public and all transportation employees must be able to travel and work in safety and, therefore, that these proposals be enacted.

**Statement by John Linn (Vice-President, System Operations, CP Rail):** Good afternoon. My name is John Linn and I am Vice-President, System Operations for CP Rail.

With me are: Don Brazier, Assistant, Vice-President, Industrial Relations, Dr. Albert Prossin, our Senior Medical Advisor and Ray O'Meara, Director, Regulatory Affairs.

I would like to thank the Commons Transport Committee for this opportunity to comment on the Minister of Transport's strategy paper concerning substance use in the workplace.

Our detailed comments are contained within the submission we have provided to the committee. During the time allotted to me, I will try to summarize our views and will be pleased to respond to any questions you may have.

#### GENERAL COMMENTS

I would like to say at the outset that CP Rail welcomes and supports the Minister's initiative. We do, however, have a number of observations and concerns that we hope will be considered when legislation and regulations are being defined.

For many years and in a number of different forums, CP Rail has expressed its concerns about the use of drugs and alcohol by employees—particularly those in safety-sensitive positions.

The traditional railway approach to this problem is the absolute prohibition of the use of drugs or alcohol that is found in our rule G. By 1974, we began to recognize that this approach, while necessary, was not by itself a sufficient solution. At that time, in consultation with the unions representing our employees, we began our own employee assistance program. Since then, the program has been revised and strengthened and has taken into account the recent growth of drug use in society.

Following Mr. Justice Foisy's 1987 report on the Hinton train collision, we participated in the Minister of Transport's task force into alcohol and drug use. We endorsed the task force's report recommending drug testing in four different

[Translation]

La stratégie prévoit également un règlement qui interdirait aux titulaires de postes reliés à la sécurité de consommer de l'alcool dans les huit heures précédant leur entrée en service. Il s'agit de la norme à laquelle sont assujettis les pilotes d'avion. Toutefois, ce règlement, en plus d'être très difficile à appliquer, ne convient pas à l'industrie du transport ferroviaire. Il est présentement interdit aux membres du personnel de conduite de consommer de l'alcool ou d'en avoir en leur possession lorsqu'ils sont au travail ou en attente. Cette interdiction est, à notre avis, une garantie suffisante, et nous recommandons que les employés des chemins de fer soient soustraits à ce règlement.

Exception faite de ces objections mineures, nous estimons que la stratégie proposée par le ministre permettra de lutter efficacement contre l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail. À nos yeux, le public voyageur et tous les employés des Transports doivent pouvoir voyager et travailler en toute sécurité. Nous recommandons donc l'adoption de ces propositions.

**Déclaration de John Linn (vice-président, Opérations, CP Rail):** Bonjour, je m'appelle John Linn et je suis vice-président, Opérations, CP Rail.

Je suis accompagné de Don Brazier, vice-président adjoint, relations de travail; du Dr Albert Prossin, conseiller médical principal et de Ray O'Meara, directeur, affaires réglementaires.

Je tiens à remercier le Comité des transports de la Chambre des communes de nous avoir donné la possibilité de faire des remarques sur le document publié par le ministre des Transports au sujet de la consommation d'alcool et de drogues dans le milieu de travail.

Vous trouverez nos observations détaillées dans l'exposé que nous avons présenté aujourd'hui. Pendant le temps qui m'est accordé, je vais essayer de résumer nos opinions. Nous serons heureux de répondre à vos questions par la suite.

#### COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Je mentionne dès le départ que CP Rail applaudit à l'initiative du Ministre. Nous avons toutefois un certain nombre d'observations et de préoccupations qui, nous l'espérons, seront prises en compte au moment de définir le texte de loi et les règlements.

Depuis longtemps et en maintes occasions, la compagnie CR Rail s'est dite inquiète de l'usage de l'alcool et des drogues par ses employés—en particulier ceux dont les fonctions mettent en jeu la sécurité.

À cet égard, notre attitude a toujours été d'interdire totalement l'usage de ces substances, comme en fait foi notre règle G. En 1974, nous avons commencé à nous rendre compte que cette façon de traiter la question, tout en étant nécessaire, n'était pas suffisante. C'est à ce moment que nous avons mis sur pied, en consultation avec les syndicats de nos employés, notre propre programme d'aide aux employés. Depuis, nous avons révisé et renforcé le programme afin de tenir compte de la consommation accrue de drogues dans la société.

Par suite du rapport du juge Foisy, en 1987, sur la collision ferroviaire de Hinton, nous avons participé au groupe de travail du ministre des Transports chargé d'examiner l'usage de l'alcool et des drogues. Nous avons

*[Texte]*

situations: pre-employment, post-accident, for-cause and periodic medical. Since then, we have continued to advocate drug testing in all of these circumstances and are pleased that the Minister has chosen to include them in his recommendation. We also support the Minister's additional proposal for random testing.

On its own initiative, CP Rail adopted pre-employment testing in 1987 following the report on the Hinton collision. Since this form of testing began, we had had to reject 11 percent of applicants who, even though forewarned that they would be tested, still tested positive for substance use.

This indication of the extent of the problem of drug and alcohol use is of major concern to us. To deal effectively with the potential threat to safety that can result from substance abuse, we believe that we must have the proper tools to detect it and to provide remedies. In large measure, we believe the Minister's proposals will equip us with those tools.

Our prime objective is to ensure that employees—particularly in safety-sensitive positions—are capable of operating the railway safely for both their own and the public's protection.

I would like to turn now to the key specifics of the Minister's strategy paper and summarize our comments and suggestions on each.

#### THE EIGHT-HOUR RULE

The strategy paper contemplates introduction of a rule that would "forbid employees in safety-sensitive positions from consuming alcohol within eight hours of reporting for work."

We believe this would weaken railway safety, not strengthen it.

One of the Canadian railway industry's prime directives is contained within rule G of the UNiform Code of Operating Rules (U.C.O.R.) and its recently approved successor, the Canadian railway Operating Rules (C.R.O.R.).

It states: "The use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty or their possession or use while on duty is prohibited."

This is probably the best known of our operating rules and it is our practice that a proven violation by an employee in a safety-sensitive position results in dismissal.

This rule soon will be part of a regulation under the Railway Safety Act and, in addition, any person who operates railway equipment while intoxicated is in violation of the Criminal Code. Appropriate penalties for violation of either the regulations or the Criminal Code have been enacted by Parliament.

*[Traduction]*

souscrit aux recommandations du rapport visant l'administration de tests de dépistage dans quatre situations différentes: avant l'emploi, après un accident, pour un motif raisonnable et dans le cadre d'examen médicaux périodiques. Nous n'avons cessé de plaider en faveur de tests de dépistage des drogues dans toutes ces situations, et nous sommes heureux que le Ministre ait décidé de les inclure dans ses recommandations. Nous appuyons également la proposition additionnelle du Ministre visant l'administration de tests au hasard.

De sa propre initiative, CP Rail a adopté en 1987, par suite du rapport sur la collision de Hinton, l'administration de tests de dépistage préalables à l'emploi. Depuis l'entrée en vigueur de cette mesure, nous avons dû rejeter 11 p. 100 des demandeurs d'emploi qui, même s'ils avaient été prévenus qu'ils subiraient les tests, n'en ont pas moins obtenu un résultat positif.

Cet indice de l'ampleur du problème constitue pour nous une préoccupation majeure. Afin de composer efficacement avec la menace à la sécurité qu'implique l'usage de substances toxiques, il faut disposer d'outils adéquats pour le détecter et y apporter des remèdes. Dans une large mesure, nous pensons que les propositions du Ministre nous donneront ces outils.

Notre objectif premier est de veiller à ce que les employés—en particulier ceux dont les fonctions mettent en jeu la sécurité—puissent veiller à l'exploitation sécuritaire des chemins de fer, à la fois pour la protection du public et leur propre protection.

Permettez-moi maintenant de m'arrêter aux éléments clés de la stratégie du Ministre et de résumer nos commentaires et nos propositions à l'égard de chacun.

#### LA RÈGLE DES HUIT HEURES

La stratégie envisage l'adoption d'une règle qui interdirait aux employés dont les fonctions mettent en jeu la sécurité de consommer de l'alcool dans les huit heures précédant leur retour au travail.

Nous pensons que cette mesure, au lieu de renforcer la sécurité ferroviaire, la réduirait.

À cet égard, l'une des principales directives de l'industrie ferroviaire canadienne est contenue dans la règle G du Règlement unifié d'exploitation (RUE) et du règlement qui vient de lui succéder, le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REFC).

Cette règle stipule: «Il est interdit aux employés de consommer des boissons alcooliques et de faire usage de stupéfiants avant et pendant le travail, et même d'en avoir en leur possession au travail.»

C'est probablement la plus connue de nos règles de fonctionnement, et notre pratique consiste à renvoyer un employé dont les fonctions mettent en jeu la sécurité et qui y contrevient.

Cette règle fera bientôt partie d'un règlement d'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire; en outre, toute personne qui manœuvre du matériel ferroviaire en état d'intoxication contrevient au Code criminel. Le Parlement a décrété des peines appropriées pour les personnes qui transgressent soit les règlements soit le Code criminel.



## [Text]

There is, then, a long-standing and well-understood practice within the industry, supported by penalty of law where appropriate. The further support provided, under the circumstances proposed by the Minister, to test for the use of drugs or alcohol will make it easier to enforce this practice.

Our concern is that his absolute prohibition could, in a sense, be diluted by the eight-hour rule. Full compliance with rule G will ensure a drug and alcohol-free transportation system. Full compliance with the eight-hour rule will not.

For example, an employee who consumer alcohol before, but not during the eight-hour period could still be substantially under the influence of alcohol when reporting for work and not violate the law.

The way things work now, any employee subject to duty—whether that is more or less than eight hours away—is forbidden to drink. There is no counting of minutes to define intoxication.

This has been supported many times in arbitration and is clearly understood by everyone in the industry. And, indeed, only a few weeks ago the Minister approved rule G with this provision intact for the C.R.O.R.

#### EMPLOYEE ASSISTANCE PROGRAMS

As mentioned, CP Rail began to develop an employee assistance program in 1974. We did so in consultation with our unions.

Several years ago the program was revised and it requires addicted employees to:

- recognize and admit that the problem exists
- complete an appropriate course of treatment
- provide written proof of successful treatment and commit to abstinence
- if alcoholic, join and participate in Alcoholics Anonymous and, if drug-dependent, obtain regular counselling
- obtain medical proof of continued abstinence

The program has the following characteristics:

- recovery is treated like any other medical condition, i.e. confidentially
- employees are entitled to 15 weeks benefits
- a treat loan up to \$1,500 is available
- four alcohol and drug coordinators have been appointed
- consumption of alcohol or drugs while subject to duty is disciplinable. The program is not a substitute for discipline.

Thus far, the program has been very successful and has been active mechanism which involves the union representatives of many of our employees to ensure that it is kept responsive to current requirements.

## [Translation]

Il existe donc au sein de l'industrie une pratique de longue date et bien comprise, que complètent en outre des peines judiciaires en cas de besoin. Grâce aux nouveaux moyens dont nous disposerons, dans les circonstances prévues par le Ministre, pour administrer des tests de dépistage, il sera plus facile de rendre exécutoire la pratique en question.

Ce qui nous inquiète, c'est que cette interdiction absolue pourrait, d'une certaine façon, être diluée par la règle des huit heures. Le respect intégral de la règle G garantit un système de transport exempt d'alcool et de drogues. Le respect intégral de la règle des huit heures n'en fait pas autant.

Par exemple, un employé ayant consommé de l'alcool avant, mais non pendant, la période des huit heures pourrait encore être fortement intoxiqué au moment d'entrer au travail, et pourtant ne pas contrevenir à la loi.

À l'heure actuelle, un employé qui est appelé au travail—dans un délai qui peut être plus ou moins long que huit heures—ne peut boire. L'intoxication ne se définit pas en termes de minutes.

De nombreuses décisions arbitrales ont été rendues à cet égard, et tous les intervenants de l'industrie savent à quoi s'en tenir. De fait, il y a quelques semaines seulement, le Ministre a approuvé la même disposition pour la règle G du REFC.

#### PROGRAMMES D'AIDE AUX EMPLOYÉS

Comme il a été mentionné, CP Rail a mis sur pied en 1974, en consultation avec les syndicats, un programme d'aide aux employés.

Celui-ci a été révisé il y a quelques années de façon à exiger les mesures suivantes de la part des employés en cause:

- reconnaître le fait qu'il existe un problème
- suivre une cure de désintoxication appropriée
- remettre une preuve de réussite du traitement ainsi qu'un engagement d'abstinence
- pour l'employé alcoolique, devenir membre actif des Alcooliques anonymes, et, pour l'employé toxicomane, devenir membre d'une association appropriée
- obtenir des certificats médicaux attestant de la poursuite de l'abstinence

Le programme offre les caractéristiques suivantes:

- la désintoxication est considérée comme n'importe quel autre problème de santé, c'est-à-dire que la règle de la confidentialité s'applique
- les employés ont droit à 15 semaines de prestations
- les employés peuvent se prévaloir d'un prêt de 1 500 \$ pour leur désintoxication
- quatre coordonnateurs ont été nommés
- la consommation d'alcool ou de drogues avant de rentrer au travail peut faire l'objet de mesures disciplinaires; le programme ne peut se substituer à des mesures appropriées.

Jusqu'ici, le programme a été couronné de succès. Il s'est avéré un mécanisme dynamique qui met à contribution les représentants syndicaux de bon nombre de nos employés, de sorte qu'il demeure adapté aux besoins actuels.

[Texte]

Clearly, CP Rail endorses the Minister's recommendation that employee assistance programs be established. However, it is recommended that individual companies be allowed to develop those plans most suitable to their particular circumstances. These programs should be developed within the framework of a set of general government guidelines which ensure ACCESS to such programs rather than a set of detailed regulations which may not be appropriate to some organizations.

## TRAINING AND EDUCATION

CP Rail supports the Minister's recommendation that employees be educated about drug and alcohol consumption. A measure of our support is that we have had such programs for 16 years and are continuing to improve them.

Employee education programs take many different forms. In addition to pre-employment testing, employees in safety-sensitive positions are introduced to rule G early in their training. They are made fully aware of the risk associated with the use of drugs and alcohol.

Additional education is provided through required regular safety meetings and during incident investigations. We also make extensive use of internal publications, videos and posters to further employees' knowledge of the dangers of drugs and alcohol.

At the supervisory level, the company's drug and alcohol abuse program provides special training in detecting and dealing with employees who may have substance use problems. This program is supported by a guidance manual, copies of which have been provided with our submission.

We believe that employee education should be dealt with as a simple regulatory requirement that employees and supervisor be educated about drug and alcohol use. This would permit each employer to develop programs suitable to the unique requirements of individual transportation operations. We would then recommend that, if required by Transport Canada, the educational material or program should be provided to the ministry.

## DRUG AND ALCOHOL TESTING

CP Rail supports drug and alcohol testing for employees in safety-sensitive positions. We support breath testing for alcohol and urine testing for drugs. We think blood testing should be conducted only if the other two methods cannot be.

We support all five tests proposed by the Minister with some modifications.

[Traduction]

CP Rail appuie sans hésitation le Ministre lorsqu'il recommande que soient établis des programmes d'aide aux employés. Toutefois, nous souhaitons que les différentes compagnies puissent adopter les plans qui conviennent le mieux à leurs besoins. Il serait préférable d'élaborer ces programmes dans le cadre de lignes directrices générales du gouvernement qui assureraient l'ACCÈS aux programmes en question, plutôt que de suivre une série de règlements détaillés qui ne tiendraient pas nécessairement compte de certaines situations.

## FORMATION ET ÉDUCATION

CP Rail appuie la recommandation du Ministre portant que les employés doivent être informés au sujet des conséquences de la consommation de drogues et d'alcool. Cet appui est d'ailleurs confirmé par le fait que nous avons de tels programmes depuis 16 ans et que nous nous efforçons constamment de les améliorer.

Les programmes s'adressant aux employés prennent de nombreuses formes. Outre le fait que nos employés sont informés au sujet des tests préalables à l'emploi, ceux qui occupent des postes jugés essentiels pour la sécurité ferroviaire sont informés des dispositions de la règle G dès le début de leur formation. On leur explique alors en détail les risques liés à la consommation de drogues et d'alcool.

Des renseignements complémentaires sont fournis dans le cadre des réunions régulières obligatoires ayant trait à la sécurité, ainsi que des enquêtes relatives aux incidents qui surviennent. Par ailleurs, la Société se sert beaucoup des publications internes, des vidéos et des affiches pour mettre les employés en garde contre les dangers liés à l'usage des drogues et de l'alcool.

Au niveau de la supervision, le programme de lutte contre l'alcoolisme et les autres toxicomanies de CP Rail prévoit une formation spéciale afin d'apprendre aux surveillants à repérer les employés qui éprouvent des problèmes de consommation et à s'occuper d'eux. Ce programme inclut un manuel de directives dont des exemplaires ont été fournis avec notre mémoire.

Nous sommes d'avis qu'une disposition réglementaire devrait tout simplement stipuler que les employés et les surveillants doivent être sensibilisés aux problèmes liés à la consommation de drogues et d'alcool. Une telle mesure permettrait de faire en sorte que chaque employeur élabore des programmes adaptés aux exigences particulières de ses opérations de transport. Par conséquent, nous recommandons que, si Transports Canada pose une exigence à cet égard, la documentation ou le programme d'information pertinent devrait être transmis au Ministère.

## TESTS DE DÉPISTAGE DES DROGUES ET DE L'ALCOOL

CP Rail appuie le recours aux tests de dépistage des drogues et de l'alcool dans le cas des employés qui occupent des postes jugés essentiels pour la sécurité. Nous sommes en faveur du prélèvement d'échantillons d'haleine dans le cas des tests de dépistage de l'alcool, et de prises d'urine dans le cas des drogues. À notre avis, on devrait recourir aux prises de sang uniquement lorsque l'on ne peut se servir des deux autres méthodes.

Nous appuyons les cinq tests proposés par le Ministre, sous réserve de certaines modifications.



*[Text]*

## Post-accident Testing:

It is proposed that testing occur where a person in a safety-sensitive position causes or contributes to an accident and in all accidents involving death, injury or significant damage.

The cause of an accident is not always immediately clear. Many employees are involved in railway operations and it may not always be clear who is most likely to have contributed to an accident.

We also believe that testing should be restricted to situations where it is clear that an employee may have contributed to it. An accident caused by circumstances beyond an employee's immediate control, such as a level-crossing collision, should not result in indiscriminate testing.

We recommend the legislation provide sufficient flexibility for the employer to determine who should be tested.

## Periodic Testing:

Under the Railway Safety Act, employees in safety-sensitive positions will be required to undergo a medical test annually. Employees, under the Minister's proposal, will also be subject to post-accident, for-cause and random testing. We suggest that the periodic test not be associated with the annual medical because this could result in an employee being tested on multiple occasions throughout the year.

Therefore, we believe that periodic testing should occur only once every three years, PROVIDED random testing is adopted.

The Minister's strategy also appears to suggest that testing be carried out by physicians. Since we have 12,000 employees in safety-sensitive positions widely scattered across the country, we cannot always use physicians to do periodic medical examinations. Given the qualifications of modern paramedical staff, we would propose that, for the most part, they conduct the examination, including the collection of a sample for drug screening, under the direction of physicians. Analysis of the sample and interpretation of the result would, of course, be done at an approved laboratory and be verified by a physician.

## Pre-employment Testing:

As mentioned earlier, CP Rail has been conducting pre-employment drug screening since 1987. This applies only to those seeking employment in a safety-sensitive position as well to those already employed who wish to transfer to a safety-sensitive position.

Applicants are given advance notice of the test and are afforded the opportunity to have recorded any prescription medication which may show up in the test.

*[Translation]*

## Tests administrés après un accident:

Il est proposé qu'un test soit administré lorsqu'une personne occupant des fonctions qui mettent en jeu la sécurité est responsable, directement ou indirectement, d'un accident, et dans tous les cas où un accident entraîne la mort, des blessures ou des dommages importants.

La cause d'un accident n'est pas toujours évidente. Un grand nombre d'employés participent aux opérations ferroviaires et il est parfois difficile de déterminer qui est le plus susceptible d'avoir provoqué un accident.

Nous croyons aussi que le recours aux tests ne devrait se faire que dans les cas où il est clair qu'un employé a pu contribuer à causer l'accident. Un accident causé par des circonstances qui échappent au contrôle immédiat d'un employé, par exemple une collision à un passage à niveau, ne devrait pas entraîner l'administration automatique d'un test.

Nous demandons que la loi qui sera adoptée soit assez souple pour permettre à l'employeur de décider qui doit subir un test.

## Tests périodiques:

En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, les titulaires de poste classifiés comme essentiels pour la sécurité seront tenus de subir un examen médical annuel. Aux termes de la proposition du Ministre, les employés seront aussi assujettis à des tests à la suite d'un accident, pour motif raisonnable, et au hasard. À notre avis, les tests périodiques ne devraient pas être administrés dans le cadre de l'examen médical annuel, autrement des employés risqueraient d'avoir à subir un test à plusieurs reprises au cours de l'année.

Nous sommes d'avis que les tests périodiques ne devraient être administrés qu'une fois tous les trois ans, À CONDITION que des tests au hasard soient aussi effectués.

Par ailleurs, la stratégie du Ministre semble sous-entendre que les tests devront être effectués par des médecins. Compte tenu du fait que nous avons 12 000 employés occupant des postes qui sont essentiels pour la sécurité et qui sont parfois dans des endroits éloignés au pays, nous ne pouvons pas toujours faire appel aux services d'un médecin pour effectuer des examens médicaux périodiques. Étant donné les compétences du personnel paramédical, nous proposons que ces personnes s'occupent de l'essentiel de l'examen, y compris de la collecte d'un échantillon aux fins du test de dépistage de drogues, sous la direction de médecins. L'analyse de l'échantillon et l'interprétation des résultats seraient évidemment faites dans un laboratoire approuvé et vérifiées par un médecin.

## Tests préalables à l'emploi:

Comme nous l'avons déjà mentionné, CP Rail administre des tests de dépistage de drogues préalables à l'emploi depuis 1987. Cette politique s'applique uniquement aux personnes qui postulent un emploi comportant des fonctions à incidence sur la sécurité, ainsi qu'à celles qui sont déjà à l'emploi de la Société mais qui veulent obtenir un transfert dans un poste essentiel pour la sécurité.

Les candidats sont informés à l'avance du test et ils ont la possibilité de faire mention de tout médicament qu'ils prennent et qui est susceptible de fausser les résultats.

*[Texte]*

Legislation should clearly state that an applicant who tests positive in a pre-employment test will not be employed at that time, nor be offered access to the Employee Assistance Program of the employer. This would not prevent this applicant from being reconsidered after a period of six months.

*For-cause Testing:*

Unlike the other tests, for-cause testing should be conducted at the employer's discretion only where there is reason to believe an employee is under the influence of drugs and/or alcohol. Where a supervisor has no doubt, an employee would still have the right to be tested.

*Random Testing:*

Legislation should establish the proportion of employees subject to random tests. The proportion should be carefully selected given the probability of an employee being tested under the other categories of test. Since we have recommended that periodic testing take place at three-year intervals, and given the probability of an employee being tested after an accident or for-cause, we believe a program requiring 25 percent of employees in safety-sensitive positions to be randomly tested annually would be adequate. This would result in the probability that every employee would be tested approximately every two years and guarantee testing every three years—the same or greater probability than the Federal Railroad Administration requires of our employees in the United States.

**DEALING WITH KNOWN USE**

It is our position that any employee in a safety-sensitive position who tests positive for drugs during a periodic examination would be removed from service and referred for counselling.

The other types of testing would be performed while an employee was on duty. Any employee who tests positive would appear to be in violation of rule G and subject to the disciplinary process. This could, if the violation is proven, result in dismissal.

However, we would strongly oppose any suggestion that an employee who tests positive merely be put in the employer's EAP program without being subject to discipline. This would severely reduce the deterrent effect of testing and would lead to a reduction in operating safety.

**CONCLUSION**

To conclude, CP Rail supports this initiative to eliminate the use of alcohol and drugs in safety-sensitive positions.

However, it is virtually important, in our view, that nothing in the strategy or the resulting legislation should restrict the employer from imposing an absolute prohibition against the use of drugs or alcohol by an employee on or subject to duty.

We hope that the comments and observations we have made today will assist the committee in its deliberations and recommendations.

*[Traduction]*

La loi devrait stipuler qu'un candidat dont le résultat de test est positif n'obtiendra pas le poste convoité et qu'il n'aura pas non plus accès au programme d'aide aux employés de l'employeur. Toutefois, la candidature de cette personne pourra être reconsidérée après une période de six mois.

*Tests fondés sur un motif raisonnable:*

Contrairement aux autres catégories de tests, l'employeur devrait pouvoir décider d'administrer un test uniquement lorsqu'il existe un doute quant à la question de savoir si un employé est sous l'influence de drogues ou de l'alcool. Lorsqu'un surveillant aurait des doutes à cet égard, l'employé aurait le droit de demander à subir le test.

*Tests au hasard:*

La proportion d'employés devant faire l'objet de tests au hasard devrait être précisée dans les dispositions législatives. Ce pourcentage devrait être soigneusement déterminé, étant donné qu'il est probable qu'un employé fera l'objet de tests en vertu des autres catégories prévues. Étant donné que nous avons recommandé que les tests périodiques soient administrés à intervalles de trois ans, et compte tenu de la probabilité qu'un employé doive subir un test après un accident ainsi que pour motif raisonnable, nous pensons qu'un programme en vertu duquel 25 p. 100 des employés seraient désignés pour subir un test au hasard serait approprié. De cette façon, il est probable que chaque employé subirait un test à peu près à tous les deux ans et, certainement, à tous les trois ans—ce qui correspond, voire dépasse le degré de probabilité exigé par la Federal Railroad Administration à l'égard de nos employés aux États-Unis.

**EMPLOYÉS DONT LE RÉSULTAT DE TEST EST POSITIF**

Dans le cas d'un employé dont le résultat de test périodique est positif, CP Rail est en faveur d'exclure cette personne du service et d'exiger que celle-ci se soumette à une thérapie.

Les autres catégories de tests seront effectuées pendant que l'employé est en fonction. Un employé dont le résultat à l'un de ces tests serait positif serait considéré comme ayant enfreint la règle G et serait par conséquent assujéti au processus disciplinaire. Il pourrait même être congédié si l'infraction était prouvée.

Cela dit, nous nous opposerions vivement à ce qu'un employé dont le résultat de test est positif soit tout simplement invité à recourir au PAE de l'employeur, sans faire l'objet de mesures disciplinaires. Une telle façon de procéder réduirait sensiblement l'effet dissuasif des tests et nuirait à la sécurité des opérations.

**CONCLUSION**

En conclusion, CP Rail appuie l'initiative visant à éliminer la consommation d'alcool et de drogues par les titulaires de poste classifiés comme essentiels pour la sécurité.

Cela dit, il est essentiel, selon nous, que la stratégie ou la législation qui en découlera n'empêche d'aucune façon l'employeur d'imposer une interdiction absolue à l'égard de la consommation de drogues ou d'alcool par un employé en poste ou appelé à l'être.

Nous espérons que les observations que nous avons formulées ici aujourd'hui aideront le Comité dans son étude et ses recommandations.



[Text]

I would be pleased to answer any questions you have.

#### Statement by CP RAIL:

#### INTRODUCTORY COMMENTS

CP Rail welcomes and supports the initiative taken by the Minister of Transport in his strategy paper concerning substance use in the workplace. The measures proposed will help ensure that Canadian industry and the public continue to be provided with safe transportation.

We also appreciate the opportunity to participate in the current consultation process and in future consultations when legislation is being drafted and regulations are being considered. We hope our comments today will assist the Transport Committee in its deliberations on this most important matter.

#### BACKGROUND

In his 1987 report on The Commission of Inquiry into the Hinton train collision, Mr. Justice René P. Foisy recommended, among other things, that:

a legislative provision be enacted similar to Section 5.5 of the Aeronautics Act, requiring physicians who discover that a running crew employee has a medical condition likely to constitute a hazard to rail safety, to inform the railway medical officer of his opinion and reasons therefor.

In our March 23, 1987, response to the Minister on the Foisy Report, we made the following observations on this recommendation.

Your officers have sought our views on the issue of mandatory drug and alcohol test. As discussed with them, CP Rail urges the implementation of policies permitting the railways to perform random testing, as well as mandatory testing, following an accident, which we trust will be provided for in the Railway Safety Act.

CP Rail further advised that adoption of these measures would provide an effective means to identify problem employees who could then be safely isolated from the workplace before they caused an accident or an injury to a fellow employee or member of the public. CP Rail stressed that such testing would serve as a deterrent to non-dependent users. In short, we advised these tests were essential to continued safe rail operations in Canada.

In April of 1987, the Minister of Transport commissioned a task force to look into drug and alcohol use in response to the concerns expressed by the rail industry. The task force included representatives from railways, unions, the Canadian Transport Commission and the Federal Departments of Transport and Health. The Canadian Human Rights Commission and Labour Canada attended as observers. The task force commissioned a nation-wide survey on alcohol and drug use by railway personnel working in safety related occupations.

[Translation]

Je serai heureux de répondre à vos questions.

#### Déclaration du CP RAIL:

#### COMMENTAIRES PRÉLIMINAIRES

CP Rail accueille favorablement et appuie l'initiative prise par le ministre des Transports dans son énoncé de stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues en milieu de travail. Les mesures proposées aideront à garantir que l'industrie et le public canadiens continuent de bénéficier de moyens de transport sécuritaires.

Nous sommes aussi heureux d'avoir l'occasion de participer aux consultations en cours et à celles qui auront lieu lorsque la loi sera rédigée et que les règlements seront à l'étude. Nous espérons que nos commentaires d'aujourd'hui aideront le Comité des transports dans ses délibérations sur cette question des plus importante.

#### CONTEXTE

Dans le rapport de 1987 de la Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton, M. le juge René P. Foisy a recommandé, entre autres:

«Qu'on adopte une disposition législative semblable à l'article 5.5 de la *Loi sur l'aéronautique*, exigeant que les médecins qui découvrent qu'un membre d'une équipe de train a un problème médical pouvant constituer un risque pour la sécurité ferroviaire en informent le médecin de la compagnie de chemin de fer en lui faisant part de leur opinion et de leurs raisons.»

Dans la réponse que nous avons adressée au ministre le 23 mars 1987 au sujet du rapport Foisy, nous avons formulé les observations suivantes.

«Vos fonctionnaires ont sollicité notre opinion sur la question des contrôles antidrogues et antialcooliques obligatoires. Comme nous le leur avons dit, CP Rail recommande fortement la mise en oeuvre de politiques qui permettraient aux chemins de fer d'effectuer des tests-surprises, ainsi que des dépistages obligatoires, à la suite d'un accident, et nous espérons que la *Loi sur la sécurité ferroviaire* prévoira des dispositions à cet effet.»

CP Rail a aussi déclaré que ces mesures constitueraient un moyen efficace de reconnaître les employés à problème, que l'on pourrait alors isoler de façon sûre du milieu de travail avant qu'ils ne causent un accident ou des blessures à un compagnon de travail ou à une personne du public. CP Rail a souligné que les tests en question serviraient à dissuader les usagers occasionnels. En bref, nous avons déclaré que ces tests étaient essentiels si l'on voulait continuer d'assurer une exploitation ferroviaire sécuritaire au Canada.

En avril 1987, en réponse aux préoccupations exprimées par l'industrie ferroviaire, le ministre des Transports chargea un groupe de travail d'étudier l'alcoolisme et les autres toxicomanies. Le groupe de travail comprenait des représentants des chemins de fer, des syndicats, de la Commission canadienne des transports et des ministères fédéraux des Transports et de la Santé. Des membres de la Commission canadienne des droits de la personne et de Travail Canada y prirent part en tant qu'observateurs. Le groupe de travail demanda une enquête nationale sur l'alcoolisme et les autres toxicomanies chez les cheminots occupant des postes reliés à la sécurité.

## [Texte]

Survey results confirmed that some railway employees directly responsible for the movement of trains were operating under the influence of alcohol or drugs. Specifically, the survey's findings revealed:

- 52 percent of employees surveyed stated that alcohol use by employees had, at some time, compromised job safety;
- 48 percent stated that mandatory drug testing of railway employees occupying safety-sensitive jobs was desirable;
- 7 percent stated they were aware of fellow employees consuming alcohol on the job;
- 4 percent were aware of fellow employees using drugs on the job;
- 4 percent of those surveyed stated they used marijuana, while a further 1 percent used cocaine.

The task force noted that since 1 percent of the surveyed population represented 350 workers, drug usage was sufficiently high to justify legislation providing legal authority for certain forms of drug testing. Clearly, the survey showed that a drug and alcohol problem exists within the Canadian railway industry.

Although the task force recognized that the rights of individuals should be preserved as a first priority, it stated that priorities must be modified to permit drug testing where individual rights conflicted with maintaining public safety.

Accordingly, the task force examined alcohol and drug testing of railway employees holding safety-sensitive positions as a means to improve the safety of Canadian railways and reviewed six possible tests:

1. Pre-employment drug and alcohol screening
2. Tests following an accident
3. Testing for reasonable cause
4. Testing during medical checkups
5. Testing on return from a leave of absence, 3 months or longer
6. Random testing of designated employees not on duty

The task force recommended test 1-4 be considered for inclusion in legislation and that the Government enact legislation in conjunction with the proposed Railway Safety Act.

On Jan. 18, 1988, the Minister released the report of the task force and supported mandatory drug testing after an accident and for reasonable cause. The Minister invited comments on the report's recommendations.

As a result, CP Rail wrote the Minister stating our appreciation of his endorsement of such testing and further urged him to adopt all four test conditions recommended by the task force. Additionally, CP urged the Minister to pursue early enactment of enabling legislation to protect against drug use in the railway industry.

## [Traduction]

L'enquête confirma que des cheminots directement responsables du mouvement des trains travaillaient alors qu'ils étaient sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Plus précisément:

- 52 p. 100 des répondants déclarèrent que la consommation d'alcool par des cheminots avait, à un moment donné, compromis la sécurité du travail;
- 48 p. 100 déclarèrent que le dépistage antidrogue obligatoire était souhaitable dans le cas des cheminots occupant des postes reliés à la sécurité;
- 7 p. 100 déclarèrent être conscients que des compagnons de travail consommaient de l'alcool pendant le travail;
- 4 p. 100 déclarèrent être conscients que des compagnons de travail faisaient usage de drogues pendant le travail;
- 4 p. 100 déclarèrent qu'ils prenaient de la marijuana et 1 p. 100, de la cocaïne.

Le groupe de travail fit remarquer qu'étant donné que 1 p. 100 des répondants représentait 350 employés, l'usage de drogues était suffisamment élevé pour justifier une loi autorisant certaines formes de contrôle antidrogue. L'enquête avait montré clairement l'existence d'un problème de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire canadienne.

Reconnaissant une priorité absolue à la protection des droits individuels, le groupe de travail déclara cependant qu'il fallait modifier les priorités afin de permettre le dépistage des drogues dans les cas où les droits individuels entraient en conflit avec le maintien de la sécurité publique.

En conséquence, le groupe de travail étudia le contrôle antialcoolique et antidrogue chez les employés titulaires de postes reliés à la sécurité comme moyen d'améliorer la sécurité des chemins de fer canadiens; six formes de contrôle possibles furent passées en revue:

1. dépistage des drogues et de l'alcool avant l'embauche
2. contrôle après un accident
3. contrôle pour un motif valable
4. contrôle à l'occasion des examens médicaux périodiques
5. contrôle au retour d'un congé de 3 mois ou plus
6. contrôles-surprises d'employés désignés n'étant pas de service

Le groupe de travail recommanda que l'on envisage d'inclure les contrôles 1 à 4 dans la loi et que le gouvernement promulgue celle-ci conjointement avec la future Loi sur la sécurité ferroviaire.

Le 18 janvier 1988, le ministre publia le rapport du groupe de travail, appuyant les contrôles antidrogues obligatoires après un accident ou pour un motif valable. Le ministre sollicita des commentaires sur les recommandations du rapport.

CP Rail écrivit donc au ministre pour lui faire savoir que la société lui savait gré d'appuyer les contrôles envisagés et l'enjoindre d'adopter les quatre formes de contrôle recommandées par le groupe de travail. De plus, CP incitait le ministre à promulguer rapidement une loi qui permettrait de protéger l'industrie ferroviaire contre l'usage de drogues.



## [Text]

In February, 1988, CP Rail appeared before the Transport Committee to present its comments on Bill C-105, the proposed Railway Safety Act. We advised the Committee that the results of the survey commissioned by the task force clearly indicated the use of alcohol and drugs by railway employees posed a threat to public safety.

CP Rail stated that while it had reason to believe there was a core group of employees who were substance dependent, these employees could not be readily identified. We also said that after-the-fact testing only would not help remedy that situation.

However, if the recommendations of the task force were implemented, a comprehensive, reliable, testing program could be established to provide early rehabilitation and prevention of drug and alcohol use. CP Rail, therefore, urged that the enabling legislation should permit all four tests as recommended by the task force.

In May, 1988, the Standing Committee on Transport, in its review of the Railway Safety Act, recommended that the Government develop a comprehensive drug and alcohol testing program supported by legislation after consultation with employers and unions. The Committee recommended legislation to provide for drug testing of transportation employees only after an accident and for reasonable cause where there is a concern for safety.

## USE OF ALCOHOL AND DRUGS WHILE ON DUTY

### Current Railway Practices

Using or being under the influence of drugs or alcohol while on duty is prohibited in every occupation within CP Rail. An employee found in such circumstances is subject to discipline and, if the employee's work is of a safety-sensitive nature, the discipline is dismissal.

The current rules under which Canadian railways operate are Board of Transport Commissioners for Canada, General Order No. 0-8, as amended. These are called the Uniform Code of Operating Rules (U.C.O.R.), which came into effect Oct. 28, 1962, and have the force of law.

Rule G of the U.C.O.R. says:

The use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty, or their possession or use while on duty, is prohibited.

U.C.O.R. covers the following classifications which are safety-sensitive since they directly affect railway operations.

- Locomotive Engineers
- Trainmen/Yardmen
- Maintenance-of-Way Employees
- Signal and Communications Employees
- Train Dispatchers
- Train Order Operators

Any of these employees found in violation of Rule G is dismissed.

## [Translation]

En février 1988, CP Rail présenta au Comité des transports des commentaires sur le projet de loi C-105, soit le projet de Loi sur la sécurité ferroviaire. La société déclara au Comité que les résultats de l'enquête demandée par le groupe de travail montraient clairement que la consommation d'alcool et de drogues par des cheminots mettait le public en danger.

CP Rail déclara que, bien qu'elle ait eu des raisons de croire qu'il existait parmi les cheminots un noyau de toxicomanes, il était difficile de les repérer. Elle dit aussi que des contrôles après coup ne permettraient pas de remédier à la situation.

Cependant, si les recommandations du groupe de travail étaient suivies, un programme de dépistage complet et fiable pourrait être mis sur pied, qui permettrait la désintoxication et la prévention rapides de l'alcoolisme et autres toxicomanies. CP Rail recommanda donc fortement que la loi d'habilitation permette les quatre formes de contrôle recommandées par le groupe de travail.

En mai 1988, le Comité permanent des transports, dans son examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, recommanda que le gouvernement élabore, après avoir consulté employeurs et syndicats, un programme complet, renforcé par la loi, de dépistage des drogues et de l'alcool. Le Comité recommanda que la loi prévoie le contrôle antidrogue des employés des transports seulement après un accident et pour un motif valable lorsqu'on s'inquiète de la sécurité.

## CONSOMMATION D'ALCOOL OU DE DROGUES PENDANT LE TRAVAIL

### Pratiques actuelles du chemin de fer

Consommer des drogues ou de l'alcool ou être sous leur influence pendant le travail est interdit à tous les employés du CP Rail. Tout employé surpris en état d'infraction est passible de sanctions disciplinaires qui, dans le cas du titulaire d'un poste relié à la sécurité, se traduisent par un renvoi.

Le règlement régissant actuellement l'exploitation des chemins de fer canadiens est le Règlement n° 0-8 de la Commission des transports du Canada, modifié et intitulé Règlement unifié d'exploitation (RUE); il est entré en vigueur le 28 octobre 1962 et a force de loi.

La règle G du RUE dit:

«Il est interdit aux employés de consommer des boissons alcooliques et de faire usage de stupéfiants avant et pendant le travail, et même d'en avoir en leur possession au travail.»

Le RUE couvre les catégories d'emploi ci-après qui sont reliées à la sécurité étant donné qu'elles touchent directement à l'exploitation ferroviaire.

- Mécaniciens de locomotive
- Agents de train/agents de triage
- Employés du service Entretien de la voie
- Employés du service Signalisation et communications
- Régulateurs
- Opérateurs

Tout employé précité surpris en train d'enfreindre la règle G est renvoyé.

## [Texte]

For the past several years, the Railway Association of Canada (RAC) in consultation with Transport Canada and the railway unions, has been revising the U.C.O.R. The new operating rules, entitled the Canadian Rail Operating Rules (C.R.O.R.), are expected to come into effect within a year.

The rule G that will be included in the new rules is:

“(a) The use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty, or their possession or use while on duty, is prohibited.

(b) The use of mood altering agents by employees subject to duty, or their possession or use while on duty, is prohibited except as prescribed by a doctor.

(c) The use of drugs, medication or mood altering agents, including those prescribed by a doctor, which, in any way, will adversely affect their ability to work safely, by employees subject to duty, or on duty, is prohibited.

(d) Employees must know and understand the possible effects of drugs, medication or mood altering agents, including those prescribed by a doctor, which, in any way, will adversely affect their ability to work safely.”

Paragraph (a) is identical to the rule G found in the U.C.O.R. Paragraphs (b) through (d), which deal with the use of drugs while on duty or subject to duty are new to rule G. They have been adapted from special instructions issued by individual railway companies.

The C.R.O.R., which required government concurrence, was approved by the Minister of Transport on Jan. 16, 1990.

#### Comments on Strategy

The Strategy recommends that regulations should “forbid employees in safety-sensitive positions from consuming alcohol within eight hours of reporting for work.” It notes this provision now applies to airline flight crews. CP Rail does not believe that this approach is appropriate for railway employees.

The majority of railway train crews operate from pools on a first-in/first-out basis. For example, a train crew returns to its home terminal, goes off duty and then goes to the bottom of the “call list”. The crew at the top of this list is first to be called for the next train. Although a general indication can be given of when crews will be required to report for duty, it is impossible to provide precisely eight hours advance notice. Neither the railway nor its crews can predict precisely when crews will be required.

Introduction of an eight-hour rule would, in CP Rail’s opinion, create a situation that could not be reasonably applied and would not guarantee safety of train operations.

## [Traduction]

Depuis quelques années, le RUE fait l’objet d’une révision par l’Association des chemins de fer du Canada, en consultation avec Transports Canada et avec les syndicats ferroviaires. Le nouveau règlement d’exploitation, intitulé Règlement d’exploitation ferroviaire du Canada (REF), devrait entrer en vigueur d’ici un an.

La règle G qui sera incorporée dans le nouveau règlement, dit:

«a) La consommation de boissons alcooliques ou autres substances enivrantes et l’usage de stupéfiants sont interdits aux employés appelés à prendre leur service; la consommation, l’usage et la possession de telles substances sont également interdits pendant le service.

b) L’usage des psychotropes (substances agissant sur le psychisme) est interdit aux employés qui sont appelés à prendre leur service; sont interdits également la possession ou l’usage de telles substances aux employés qui effectuent leur service, lorsque ces substances ne sont pas prescrites par un médecin.

c) L’usage, même sur ordonnance médicale, de médicaments ou de psychotropes ayant un effet néfaste quelconque sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions, est interdit aux employés qui sont appelés à prendre leur service, ou l’effectuent.

d) Il appartient aux employés de connaître et de comprendre les effets néfastes que peuvent avoir les médicaments ou les psychotropes, prescrits ou non par un médecin, sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions.»

L’alinéa a) est identique en substance à la règle G du RUE. Les alinéas b) à d), qui traitent de l’usage de médicaments et de psychotropes par les employés appelés à prendre leur service ou l’effectuant, sont nouveaux dans la règle G. Ils ont été adaptés à partir d’instructions particulières données par les chemins de fer à titre individuel.

Le REF, qui nécessitait l’assentiment du gouvernement, a été approuvé par le ministre des Transports le 16 janvier 1990.

#### Commentaires sur la Stratégie

L’énoncé de stratégie recommande que les règlements interdisent «à tout employé titulaire d’un poste relié à la sécurité de consommer de l’alcool dans les huit heures précédant son entrée en service.» Le document fait remarquer que cette disposition vaut à l’heure actuelle pour les équipages d’aéronefs. CP Rail ne croit pas qu’elle convienne pour les cheminots.

La majorité des équipes de train travaillent en service de pool selon la règle du tour de roulement. Par exemple, une équipe de train rentre à sa gare d’attache, cesse son service et est placée au bas de la liste d’appel. L’équipe en haut de cette liste est la première appelée pour le train suivant. Bien qu’on puisse donner une indication générale du moment auquel les équipes devront se présenter pour le service, il est impossible de donner un préavis exact de huit heures. Pas plus le chemin de fer que ses équipes ne peuvent prévoir exactement quand on aura besoin d’elles.

Selon CP Rail, l’introduction d’une règle de huit heures créerait une situation qui ne pourrait être appliquée de façon raisonnable et ne garantirait pas la sécurité de la marche des trains.



*[Text]*

For example, an employee who consumed alcohol before—but not during—the eight-hour period, could still be substantially under the influence of alcohol when reporting for duty and not be in violation of the law. It would then fall upon the investigating officer to try to determine if the employee actually consumed the intoxicant within the eight-hour period immediately prior to duty.

On the other hand, if another employee had only one drink with a meal at the seventh hour before reporting for duty and the effects had completely worn off, he or she would be technically in violation of the law and subject to dismissal.

We also believe that the eight-hour rule is arbitrary because an employee may test negative for alcohol, yet have a sensitized nervous system with concomitant delay in reaction time. Even though the employee may be alcohol-free while on duty, he may suffer from withdrawal symptoms including convulsions.

Railway employees governed by the U.C.O.R. are aware that their conduct must ensure their availability and fitness to work. This includes not consuming alcohol during the time they are subject to duty. This rule has been interpreted in a number of arbitration decisions resulting in a clear understanding of this rule by railway officers, unions and employees.

During development of C.R.O.R., discussions were held with the unions concerning rule G. The question of an "airline type rule" was raised as a possible alternative. However, it was finally agreed, both by the RAC and by the railway unions, that rule G (paragraph (a) of the C.R.O.R.'s rule G) has worked well over the years and should be retained.

As indicated, the Minister of Transport recently approved the C.R.O.R. with the rule G concept intact making it, as it was in the past, the law of the land.

We strongly recommend that Rule G as written in the C.R.O.R.—especially when combined with the "for cause" testing proposed in the Strategy—is more appropriate for the railway industry than the proposed eight hour rule.

#### EMPLOYEE ASSISTANCE PROGRAMS, TRAINING AND EDUCATION

##### Current Railway Practices

CP Rail first started to develop an employee assistance program in 1974. This program was developed in consultation with and supported by the railway unions. Over the years, the program has had considerable success in assisting employees who are recovering from alcohol and drug dependence.

Several years ago and based on past experience, the Company reviewed the program and a revised policy statement was issued in 1989. This has been supplied to the Committee with our submission. It requires addicted employees enrolled in the program to:

- Recognize and acknowledge the fact that the problem exists;

*[Translation]*

Par exemple, un employé ayant consommé de l'alcool avant la période de huit heures—mais pas pendant—pourrait encore être en grande partie sous l'effet de l'alcool lorsqu'il se présente au travail, sans toutefois violer la loi. Il incomberait alors au cadre enquêteur de déterminer si l'employé a en fait consommé des boissons alcooliques pendant la période de huit heures ayant précédé immédiatement sa prise de service.

Par contre, il y aurait en principe infraction de la part d'un employé qui, à la septième heure ayant précédé sa prise de service, aurait accompagné son repas d'un verre, dont les effets se seraient par ailleurs complètement dissipés; cet employé serait passible de renvoi.

De plus, CP Rail juge que la règle de huit heures est arbitraire, car un employé pourrait passer un test indiquant l'absence d'alcool, alors même que son système nerveux est sensibilisé et réagit à retardement. Bien qu'exempt d'alcool pendant son service, il pourrait souffrir de symptômes de manque, y compris de convulsions.

Les cheminots régis par le RUE sont conscients qu'ils doivent se conduire de façon à être disponibles et aptes à travailler, ce qui veut dire, entre autres, qu'ils ne doivent pas consommer d'alcool pendant la période où ils peuvent être appelés à prendre leur service. Cette règle a été interprétée à l'occasion d'un certain nombre de sentences arbitrales qui ont permis aux cadres, syndicats et employés des chemins de fer de la comprendre parfaitement.

Au cours de l'élaboration du REF, des discussions ont eu lieu avec les syndicats au sujet de la règle G. La question d'une règle du genre de celle régissant les employés des compagnies aériennes a été soulevée comme solution de rechange possible. Cependant, l'ACFC et les syndicats ferroviaires ont reconnu que la règle G (alinéa a) de la règle G du REF) a rempli son rôle au fil des ans et qu'on devrait la conserver.

Comme on l'a déjà dit, le ministre des Transports a récemment approuvé le REF, dans lequel le principe de la règle G, resté inchangé, demeure, comme par le passé, la loi du pays.

Nous estimons fortement que la règle G du REF—surtout si elle est alliée aux contrôles pour «motif valable» proposés dans la Stratégie—convient mieux à l'industrie ferroviaire que la règle des huit heures qui a été proposée.

#### PROGRAMMES D'AIDE AUX EMPLOYÉS, FORMATION ET ÉDUCATION

##### Pratiques actuelles du chemin de fer

CP Rail a commencé à élaborer un programme d'aide aux employés en 1974, en consultation avec les syndicats ferroviaires, qui l'ont appuyé. Au fil des ans, le programme a aidé avec un succès considérable les employés relavant d'alcoolisme ou d'autres toxicomanies.

Voilà plusieurs années, la société a revu le programme, à la lumière de son expérience et a publié en 1989 une déclaration de principe révisée, qui a été fournie au Comité avec notre mémoire. Selon cet énoncé, l'employé inscrit au programme doit:

- prendre conscience de sa maladie et la reconnaître;

## [Texte]

- Complete an appropriate course of treatment with an agency established to deal with the problem of alcoholism or drug use, and which is approved by the Chief of Health & Medical Services;
- Provide the supervisor with proof of successful treatment and a written commitment to abstinence as an on-going requirement.
- In cases of alcoholism, enrol in Alcoholics Anonymous, and actively and regularly participate in their affairs. In cases of drug use, obtain regular counselling with an appropriate agency.
- Submit regular reports from a doctor knowledgeable in the field, attesting to continued abstinence.

In addition, the program has the following characteristics:

Drug or alcohol recovery is treated like any other medical condition from the point of view of confidentiality, i.e. only those with a legitimate need to know are aware of the situation.

Eligible employees are entitled to up to fifteen weeks of benefits under the Company's Weekly Indemnity Plan.

The Company will provide a loan of up to \$1,500 for the cost of treatment for an employee who applies.

The Company has four alcohol and drug co-ordinators, located in Montreal, Toronto, Winnipeg and Vancouver to assist in the administration of the program and to consult with and offer advice to employees.

Employees found consuming alcohol or drugs while on duty or reporting for duty under the influence will be subject to disciplinary measures. The existence of the Alcohol and Drug Abuse Control Program is not a substitute for appropriate measures to be taken with respect to individuals who use alcohol and drugs in work-related situations.

At a local level, a number of employee assistance committees have been developed to assist employees with alcohol and drug problems to help them come forward and take the necessary remedial measures.

This revised program was developed—as in the case of the original program in 1974—in full consultation with the unions. One new feature is the establishment of a Senior Advisory Committee, on which a number of unions are represented, to oversee the administration of the program.

#### Comments on Strategy

##### Training and Education of Employees and Supervisors:

The Strategy recommends that employees be educated about the risks of alcohol and drug consumption and that supervisors be educated and trained to identify employees under the influence.

CP Rail has had drug and alcohol education programs for many years.

## [Traduction]

- suivre jusqu'au bout une cure appropriée dans une clinique se spécialisant dans le traitement de l'alcoolisme ou d'autres toxicomanies et qui est approuvée par le directeur, Services médicaux et de santé;
- remettre à son supérieur immédiat une preuve de réussite du traitement ainsi qu'un engagement écrit d'abstinence permanente.
- s'il est alcoolique, devenir membre actif des Alcooliques anonymes et assister régulièrement à leurs réunions, s'il est toxicomane, devenir membre d'une association appropriée.
- présenter régulièrement des rapports d'un médecin compétent dans le domaine attestant la poursuite de l'abstinence.

Par ailleurs, le programme présente les caractéristiques suivantes:

l'alcoolisme et les autres toxicomanies sont considérées comme tout autre problème de santé pour ce qui est de la confidentialité; c'est-à-dire que seules les personnes ayant des raisons valables sont au courant de la situation.

les employés admissibles ont droit à un maximum de quinze semaines d'indemnités en vertu du programme d'indemnités hebdomadaires de la Société.

La société peut consentir un prêt maximal de 1,500\$ à l'employé suivant un traitement qui en fait la demande.

La société a quatre coordonnateurs, Programme de lutte contre l'alcoolisme et autres toxicomanies, qui sont en résidence respectivement à Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver; ils sont chargés d'aider à l'administration du programme, de parler avec les employés et de les conseiller.

Les employés surpris en train de consommer de l'alcool ou des drogues lorsqu'ils sont en service ou qui se présentent au travail alors qu'ils sont sous l'effet d'alcool ou de drogues, sont passibles de sanctions disciplinaires. L'existence du programme de lutte contre l'alcoolisme et autres toxicomanies ne remplace pas les mesures à prendre à l'endroit des personnes qui consomment de l'alcool ou des drogues pendant le travail.

Au niveau local, un certain nombre de comités ont été mis sur pied pour aider les employés qui ont des problèmes d'alcool ou de drogues à se faire connaître et à suivre le traitement nécessaire.

Tout comme l'élaboration du programme initial en 1974, le révision a eu lieu avec la consultation des syndicats. L'un des points ajoutés au programme actuel a été l'établissement d'un comité consultatif supérieur où sont représentés un certain nombre de syndicats, et qui surveille l'administration du programme.

#### Commentaires sur la Stratégie

##### Formation et éducation des employés et des superviseurs:

La Stratégie recommande d'informer les employés des risques de la consommation d'alcool et de drogues, et d'éduquer et former les superviseurs à reconnaître les employés sous l'effet de l'alcool ou de drogues.

CP Rail a depuis de nombreuses années des programmes d'éducation sur les drogues et l'alcool.



*[Text]*

Employee education programs take many different forms. The U.C.O.R.'s rule G is covered, in the initial training of employees for the safety-sensitive positions specified earlier. Employees are fully aware from the day they become qualified for duty of the risks associated with alcohol and drug consumption.

Additional education is continually promoted through articles in internal publications, videos and posters. The subject is covered in regularly scheduled safety meetings. Where applicable, it is also reviewed during investigations of incidents.

As part of the Company's Alcohol and Drug Abuse Program, supervisors are given special training (supported by a guidance manual) to identify and deal with employees who may have substance use problems. A copy of the Supervisors' Guide has been supplied to members of the committee. Pages 1 to 3 cover the question of identification which is also covered in the training program.

CP Rail agrees that education and training are required, as identified in the Strategy. That we have undertaken such education and training ourselves indicates that we see it as a crucial part of the whole alcohol and drug use issue. A simple legislative or regulatory requirement for employees and supervisor to be educated on the issue is, in our opinion, sufficient for purposes of the law.

Each employer, especially in the transportation sector, has its own operating or occupational peculiarities. Each then should be given the opportunity to approach education and training within the context of its own operation.

We believe that generalized regulations may be inappropriate for individual industries or firms. Rather, we believe that education and training programs available to employees and supervisors should be filed with Transport Canada by each employer and that this filing should be sufficient to ensure the requirements of the law are met.

#### Employee Assistance Programs:

CP Rail agrees with Transport Canada's proposal that employees in safety sensitive positions should have ACCESS to an EAP and CP Rail agrees that it is sufficient for the employer to provide access to treatment, facilities and services for employees who need it.

A Labour Canada study on EAPs in organizations under federal jurisdiction indicates that 98 percent of all employees have access to an Employee Assistance Program. Therefore, the need to mandate such programs by law is unnecessary.

It is highly likely that federally regulated transportation companies have developed their own programs to conform to the specific nature and characteristics of the operation involved. Therefore, in our opinion, specific regulations would not only be unnecessary but would not be particularly helpful in the establishment of such programs.

*[Translation]*

Les programmes d'information revêtent de nombreuses formes. La règle G du RUE est étudiée pendant la formation initiale des employés occupant les postes reliés à la sécurité qui ont été précisés plus haut. Du jour où ils deviennent qualifiés pour le service, les employés sont pleinement conscients des risques reliés à la consommation d'alcool ou de drogues.

L'information se fait d'autre part en permanence au moyen d'articles dans les publications internes, ainsi que de vidéos et d'affiches. La question est traitée au cours des réunions périodiques sur la sécurité et, le cas échéant, on en reparle au cours des enquêtes disciplinaires.

Dans le cadre du programme de lutte contre l'alcoolisme et autres toxicomanies, les superviseurs de la Société reçoivent une formation spéciale (appuyée par un guide) visant à leur permettre de reconnaître les employés qui peuvent être des toxicomanes et de s'en occuper. Un exemplaire du Guide des superviseurs a été fourni aux membres du Comité. Les pages 1 à 3 traitent du profil du buveur et du toxicomane, question qui est par ailleurs abordée dans le cadre du programme de formation.

CP Rail reconnaît qu'il est nécessaire d'informer et de former, comme le recommande l'énoncé de stratégie. Le fait que nous ayons entrepris nous-mêmes d'informer et de former montre que nous considérons ces actions comme un aspect crucial de toute la question de la consommation d'alcool et de drogues. À notre avis, pour les besoins de la loi, il serait suffisant que la loi ou les règlements exigent que les employés et les superviseurs soient informés sur la question.

Chaque employeur a, surtout dans le secteur des transports, ses propres particularités sur les plans de l'exploitation ou du travail. Chacun devrait donc avoir la possibilité de concevoir ses moyens d'information et de formation en fonction de ses propres activités.

Nous croyons que des règlements généralisés sont peut-être inadéquats aux industries ou sociétés individuelles. Nous estimons plutôt que chaque employeur devrait déposer auprès de Transports Canada les programmes d'information et de formation offerts à ses employés et que ceci devrait suffire à garantir que les exigences de la loi sont respectées.

#### Programmes d'aide aux employés (PAE):

CP Rail convient avec Transports Canada que les employés qui occupent des postes reliés à la sécurité devraient avoir ACCESS à un PAE et qu'il est suffisant que l'employeur permette aux employés qui en ont besoin d'accéder aux traitements, installations et services nécessaires.

Selon une étude de Travail Canada sur les PAE des entreprises de compétence fédérale, 98 p. 100 de tous les employés ont accès à PAE. Par conséquent, il semble inutile de rendre ces programmes obligatoires en vertu de la loi.

Il est fortement probable que les transporteurs de compétence fédérale ont élaboré leurs propres programmes en fonction de la nature et des caractéristiques de leurs activités. Donc, à notre avis, des règlements précis seraient non seulement inutiles, mais ils ne seraient pas particulièrement d'un grand secours pour l'élaboration de tels programmes.

## [Texte]

We recommend that EAPs be an integral part of the alcohol and drug policy and that if requested, employers provide Transport Canada with a copy of their program. This would ensure that the objectives of the strategy are met.

## DRUG AND ALCOHOL TESTING

## Current Railway Practices

## Pre-Employment Testing:

Following the Hinton train collision, Mr. Justice René P. Foisy made a number of recommendations to ensure that employees are medically fit to conduct the safe operation of a railway. One of the initiatives undertaken by CP Rail following the Hinton Report was to establish pre-employment drug screening. This has been in effect since June, 1987.

The testing covers employees listed earlier as subject to the Uniform Code of Operating Rules. Testing also applies to employees transferring from non safety-sensitive positions to those listed as safety-sensitive. Only those employees who specifically have been offered a job are given a drug screen.

The drug screen becomes one of the medical conditions of employment. The applicant is only permitted to take a safety-sensitive position if he or she undergoes a satisfactory medical examination, including the drug screen. Individuals testing positive can reapply after a six month period subject to a further test.

Samples are taken under strictly-controlled circumstances and are forwarded to one qualified laboratory using gas chromatography-mass spectrometry techniques for analysis.

Applicants are advised that such a test will be required as a part of the normal pre-employment medical and they sign a consent form agreeing to take such a test. They have the opportunity to identify and ensure recording of any drugs they are using for medical purposes.

Even with advanced warning that, if they test positive, they will not be permitted employment, approximately 11 percent of applicants show positive results. This is a clear indication that there is a serious drug usage problem in the country and that there is need to broaden the testing process as proposed in the Minister's Strategy.

## Testing of Employees While on Duty:

CP Rail does not conduct post-accident testing except in the U.S., as required by the Federal Railroad Administration. No such law exists in Canada requiring post-accident testing.

However, an employee suspected of being under the influence of drugs or alcohol is given an opportunity to undergo a test if he or she wishes.

The Railway Safety Act makes it an offence under the criminal code for operators of railway equipment to use drugs or alcohol while on duty. They are treated the same way as operators of highway vehicles. Accordingly, any peace officer can order a railway employee suspected of drug or alcohol use to undergo a test.

## [Traduction]

Nous recommandons que les PAE fassent partie intégrante de la politique de lutte contre l'alcool et les autres toxicomanies, et que, sur demande, les employeurs fournissent un exemplaire de leur programme à Transports Canada. Cela garantirait que les exigences de la Stratégie sont respectées.

## CONTROLES ANTIALCOOLIQUES ET ANTIDROGUES

## Pratiques actuelles du chemin de fer

## Contrôle avant l'embauche:

A la suite de la collision ferroviaire de Hinton, M. le juge René P. Foisy a formulé un certain nombre de recommandations destinées à garantir que les employés sont médicalement aptes à assurer l'exploitation des chemins de fer en toute sécurité. L'une des initiatives prises par CP Rail à la suite du rapport Hinton a été d'établir des contrôles antidrogues avant embauche; ils sont effectués depuis juin 1987.

Les contrôles visent les employés des catégories déjà mentionnées et qui sont régis par le Règlement unifié d'exploitation. Ils s'appliquent aussi aux employés mutés à un poste relié à la sécurité. Seuls les employés auxquels on a offert un emploi sont soumis à un dépistage.

Le dépistage devient une des conditions médicales d'embauche. Le candidat n'est autorisé à occuper un poste relié à la sécurité que s'il a passé avec succès un examen médical, dépistage compris. Les personnes dont le test est positif peuvent poser de nouveau leur candidature après six mois, sous réserve de l'obligation d'en passer un second.

Les prélèvements sont effectués dans des conditions strictement contrôlées et transmis à un seul laboratoire qualifié utilisant les techniques de couplage en phase gazeuse-spectrométrie de masse.

Les candidats sont informés qu'un dépistage sera exigé dans le cadre de l'examen médical habituel d'embauche et ils doivent signer un imprimé de consentement. Ils ont la possibilité d'indiquer et de faire inscrire toute drogue qu'ils utilisent pour des raisons médicales.

Bien que les candidats soient prévenus d'avance qu'ils ne seront pas embauchés si leur test se révèle positif, c'est ce qui se produit pour environ 11 p. 100 d'entre eux. Voilà qui montre bien qu'il existe un sérieux problème d'usage de drogues au pays et qu'il est nécessaire d'élargir le processus de contrôle comme le propose la Stratégie du ministre.

## Contrôle des employés en service:

CP Rail n'effectue pas de tests après les accidents, sauf aux États-Unis, où la Federal Railroad Administration l'exige. Le Canada n'a pas de loi exigeant de tels contrôles.

Cependant, un employé soupçonné d'être sous l'influence d'alcool ou de drogues a la possibilité de passer un test s'il le désire.

La nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire considère comme une infraction au code criminel la consommation de drogues ou d'alcool par les conducteurs de matériel ferroviaire qui sont en service. Ils sont traités de la même façon que les conducteurs de véhicules routiers. En conséquence, tout agent de la paix peut ordonner à un cheminot soupçonné de consommer de l'alcool ou de la drogue, de subir un contrôle.



*[Text]*

## Testing of Reinstated Employees:

Recent arbitration decisions within the railway industry—particularly decisions from the Canadian Railway Office of Arbitration—have stipulated that individuals reinstated into service following rule G violations (primarily related to drugs) must undergo random testing for a minimum period of three years.

Such decisions have stated, for example, that testing would be done not more than once every three months and that the individual agree to this in writing as a condition of re-instatement. The railway unions have accepted this.

CP Rail has recently—without arbitration—reinstated individuals following a drug-related rule G violation on conditions similar to those established by arbitration decisions.

Reinstatement into service following a rule G dismissal is only done when an intensive investigation has determined that the individual dismissed from service has clearly overcome and is recovering from his alcohol and/or drug dependency. He or she must have enrolled in a recognized course of treatment through a recognized rehabilitation agency or organization.

It must also be demonstrated that treatment has gone on for a sufficiently long period of time to demonstrate the sincerity of the individual and that the dependency is under control. Reinstatement following a rule G violation is the exception, not the norm.

## Comments on Strategy

CP Rail is in favor of testing for the presence of drugs and alcohol in employees occupying safety sensitive positions. We support the use of breath testing devices to detect alcohol, and urine sample testing to detect drugs. We think blood testing should only be performed when it is impossible to test through the use of the other two methods.

As indicated earlier, CP Rail has already been performing pre-employment testing for drugs for almost three years using the urine sample analysis method. This experience has demonstrated that modern scientific techniques are adequate for this purpose.

CP Rail supports broadening the scope of our drug testing and adding alcohol testing. We also support substance use testing in all five circumstances identified in the strategy, but with some modifications.

## Post Accident Testing

The strategy proposes that testing occur where a person in a safety-sensitive position causes or contributes to an accident and in all accidents involving death, injury or significant damage.

The cause of an accident is not always immediately clear. Many employees are involved in railway operations and it may not always be clear who is most likely to have contributed to an accident.

*[Translation]*

## Contrôle des employés réintégré:

De récentes sentences arbitrales rendues dans l'industrie ferroviaire—en particulier celles émanant du Bureau d'arbitrage des chemins de fer du Canada—ont stipulé que les personnes réintégrées après avoir enfreint la règle G (essentiellement reliée aux drogues), doivent subir des tests-surprises pendant au moins trois ans.

Dans le prononcé de ces sentences, il a été dit, par exemple, que des contrôles ne seraient pas effectués plus souvent qu'une fois tous les trois mois et que le consentement écrit de l'employé est une condition de sa réintégration. Les syndicats ferroviaires ont accepté ces modalités.

CP Rail a récemment réintégré des personnes ayant enfreint la règle G, sans arbitrage et dans des conditions semblables à celles établies par les sentences arbitrales précitées.

Un employé congédié pour avoir enfreint la règle G n'est réintégré qu'après qu'une enquête approfondie a déterminé qu'il a bien vaincu son alcoolisme ou une autre toxicomanie et qu'il s'en remet. Il doit être inscrit pour suivre un traitement reconnu donné par un organisme de désintoxication établi.

Il faut aussi prouver que le traitement dure depuis assez longtemps pour montrer que l'intéressé est sincère et qu'il maîtrise sa toxicomanie. La réintégration après une infraction à la règle G est l'exception, pas la règle.

## Commentaires sur la Stratégie

CP Rail est favorable au dépistage des drogues et de l'alcool dans le cas des employés occupant des postes reliés à la sécurité. Nous appuyons le recours aux alcootests pour détecter l'alcool, et aux analyses d'urine pour détecter les drogues. Nous estimons que des prises de sang ne devraient pas être faites que s'il est impossible d'effectuer un contrôle par l'une ou l'autre des deux autres méthodes.

Comme on l'a déjà dit, CP Rail effectue depuis près de trois ans des contrôles antidrogues avant embauche en faisant faire des analyses d'urine. L'expérience a prouvé que les techniques scientifiques modernes donnent des résultats satisfaisants.

CP Rail approuve l'élargissement du processus de contrôle antidrogue et l'adjonction du dépistage antialcoolique. Elle appuie les contrôles antidrogues et antialcooliques dans les cinq conditions indiquées dans l'énoncé de stratégie, sous réserve de certaines modifications.

## Contrôles après un accident

La Stratégie propose que des contrôles soient effectués lorsque le titulaire d'un poste relié à la sécurité cause un accident ou y contribue, ainsi que dans tous les cas d'accidents ayant entraîné la mort, des blessures ou des dommages considérables.

La cause d'un accident n'est pas toujours immédiatement évidente. L'exploitation ferroviaire nécessite l'intervention de nombreux employés et il n'est pas toujours facile de déterminer lequel est le plus susceptible d'avoir contribué à l'accident.

*[Texte]*

We also believe that testing should be restricted to situations where it is clear that an employee may have contributed to it. An accident caused by circumstances beyond an employee's immediate control, such as a level-crossing collision, should not result in indiscriminate testing.

We hope the legislation will provide sufficient flexibility for the employer to decide who should be tested.

*Periodic Testing*

The strategy seems to imply that periodic medical examinations and testing will be performed by physicians. CP Rail is not planning on having all medical examinations performed by physicians. In view of the large number of employees (approximately 12,000), the distribution of these employees in remote areas of the country, and the qualifications of modern paramedical staff, examinations will, for the most part, be conducted by occupational health nurses under the direction of physicians.

With respect to drug testing, it is important to make a distinction between the collection, processing and analysis phases of the tests. Testing and processing can be performed by paramedical and technical staff under the direction of physicians. The analysis of results will be certified by physicians. These distinctions should be reflected in the Government policy.

It should also be remembered that under the Railway Safety Act, employees occupying safety-sensitive positions will be required to undergo a medical examination every twelve months. Since they will also be subject to three other categories of tests (post accident, for cause and random), we suggest that periodic testing not be associated with the annual medical examination. To do so could result in employees being tested two, three or four times a year. This may be excessive in the context of this strategy. It is CP Rail's belief that periodic testing should take place at three-year intervals provided random testing is in place.

Furthermore, we believe that if an employee was tested randomly or after an accident, within six months of his three-year periodic test date, the period test should be waived.

Finally, because periodic testing will be done by appointment—with the employee being off duty and have had several days advance notice—it would not serve any useful purpose to attempt to detect alcohol use during those tests. Therefore, we recommend that periodic testing be limited to the detection of drugs.

*Pre-employment Testing*

The Government policy should clearly state that an applicant who tests positive in a pre-employment test, will not be employed at that time, nor will he be offered access to the Employee Assistance Program of the employer. This would not prevent this applicant from being reconsidered after a period of six months.

*[Traduction]*

Nous croyons par ailleurs que les contrôles devraient être limités aux situations où il est clair qu'un employé a contribué à un accident. Un accident causé par des circonstances ayant échappé à la volonté d'un employé (collision à un passage à niveau, par exemple) ne devrait pas donner lieu à des contrôles sans discernement.

Nous espérons que la loi sera assez souple pour permettre à l'employeur de décider qui doit être soumis à un contrôle.

*Contrôles périodiques*

La Stratégie semble laisser entendre que les examens médicaux et les contrôles périodiques seront effectués par des médecins. CP Rail ne compte pas faire faire tous les examens médicaux par des médecins. Étant donné le grand nombre d'employés (environ 12,000), le fait que certains travaillent dans des régions éloignées ainsi que les qualifications du personnel paramédical actuel, les examens seront faits, pour la majorité, par des infirmières en médecine du travail sous la direction de médecins.

Pour ce qui est des contrôles antidrogues, il importe de distinguer trois phases: prélèvement, acheminement et analyse. Prélèvement et acheminement peuvent être assurés par du personnel paramédical et des techniciens sous la direction de médecins, qui certifieront l'analyse des résultats. Ces distinctions devraient être reconnues dans la politique du gouvernement.

Il faudrait aussi se rappeler qu'aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, les titulaires de postes reliés à la sécurité devront subir un examen médical tous les douze mois. Comme ils seront aussi soumis à trois autres catégories de tests (après un accident, pour un motif valable et par surprise), nous recommandons de ne pas associer les contrôles périodiques aux examens médicaux annuels, sinon les employés subiront des tests deux, trois ou quatre fois par an; une telle exigence pourrait être excessive dans le contexte de la Stratégie. CP Rail croit que les contrôles périodiques devraient avoir lieu tous les trois ans, à condition que des tests-surprises soient effectués.

De plus, nous croyons que si un employé subit un test-surprise ou un contrôle après un accident dans les six mois suivant la date de son contrôle périodique triennal, le contrôle périodique devrait être éliminé.

Enfin, comme les contrôles périodiques seront faits sur rendez-vous—l'employé n'est alors pas de service et a reçu un préavis de plusieurs jours—, il ne servirait pas à grand-chose d'essayer de détecter la présence d'alcool au cours de ces tests. Par conséquent, nous recommandons que les contrôles périodiques soient limités au dépistage des drogues.

*Contrôles avant l'embauche*

La politique du gouvernement devrait préciser clairement qu'un candidat dont le test se révèle positif à un contrôle avant l'embauche, ne sera pas embauché à ce moment-là, pas plus qu'il n'aura accès au PAE de l'employeur. Cela n'empêcherait pas le candidat de voir sa candidature prise de nouveau en considération après six mois.



[Text]

**For Cause Testing**

Unlike the other four categories of test, it should be at the discretion of the employer to test only where there is doubt as to whether or not the employee is under the influence of drugs or alcohol.

**Random Testing**

Legislation should establish the proportion of employees subject to random tests. The proportion should be carefully selected given the probability of an employee being tested under the other categories of tests. Since we have recommended that periodic testing take place at three-year intervals and given the probability of an employee being tested after an accident and for cause, we believe a program requiring 25 percent of employees to be randomly tested would be adequate. This would result in the probability that every employee would be tested approximately every two years and guarantee testing every three years.

**DEALING WITH KNOWN USE**

CP Rail's position is that an employee who tests positive for drugs during the periodic examination will be removed from service and be required to submit to an assessment by an EAP counsellor.

An employee who tests positive for drugs or alcohol during any of the other tests would be dealt with as having violated rule G and would be dismissed.

**CONCLUSION**

To conclude, CP Rail supports this initiative to eliminate the use of alcohol and drugs in safety sensitive positions in Canadian transportation.

However, it is vitally important, in our view, that nothing in the strategy or the resulting legislation should restrict the employer from imposing an absolute prohibition against the use of drugs or alcohol by an employee on or subject to duty.

We hope that the comments and observations we have made will assist the committee in its deliberations and recommendations.

**The Chairman:** Thank you for your co-operation, witnesses.

**Mrs. Clancy:** I am not flying under any false colours here. I am somewhat appalled by the CN brief, but with the greatest of respect.

First of all, I want to set the record straight. On page 4 of your brief, I believe it was, you talked about drug screening for pre-employment, and also about the fact that drug testing is done on employees in safety-sensitive positions in transfer from place to the other. Later on, I believe in answering Mr. Kristiansen, you said you did not do any drug testing. But in truth you do drug testing now. What you are looking for is broader scope for drug testing, and to do random testing.

**Mr. Kelsall:** Yes. The drug testing we are doing today is pre-employment or transferring from one job to another.

[Translation]

**Contrôles pour motif valable**

Contrairement aux quatre autres catégories de contrôle, ces contrôles devraient être effectués seulement quand l'employeur se demande si l'employé ne serait pas sous l'influence de drogues ou d'alcool.

**Contrôles-surprises**

La loi devrait fixer le pourcentage d'employés devant subir des tests-surprises. Ce pourcentage devrait être décidé après mûre réflexion, étant donné la probabilité qu'un employé subisse les autres catégories de contrôle. Comme nous avons recommandé que les contrôles périodiques aient lieu tous les trois ans, et qu'un employé peut subir un contrôle après un accident ou pour un motif valable, nous croyons qu'il serait indiqué de soumettre 25 p. 100 des employés à des tests-surprises. Cela voudrait dire que chaque employé subirait un contrôle environ tous les deux ans et garantirait un test tous les trois ans.

**CAS DE CONSOMMATION CONNUE**

Chez CP Rail, tout employé dont le contrôle antidrogue se révèle positif à l'examen périodique, est suspendu et doit se soumettre à l'évaluation d'un conseiller du PAE.

Un employé dont le contrôle antidrogue ou antialcoolique se révèle positif à l'un des autres contrôles, est traité comme s'il avait enfreint la règle G et il est congédié.

**CONCLUSION**

En conclusion, CP Rail appuie cette initiative qui vise à éliminer l'alcoolisme et les autres toxicomanies chez les titulaires de postes reliés à la sécurité dans les transports canadiens.

Cependant, nous estimons que rien dans cette Stratégie ni dans la loi qui en découlera, n'empêche l'employeur d'interdire formellement l'usage de drogues et la consommation d'alcool par un employé qui effectue son service ou est appelé à le prendre.

Nous espérons que nos commentaires ou observations aideront le Comité dans ses délibérations et ses recommandations.

**Le président:** Je remercie nos témoins de leur collaboration.

**Mme Clancy:** Je n'emploie pas de moyen frauduleux ici. Avec tout le respect que je dois au CN, je dois dire que le mémoire me consterne un peu.

Tout d'abord je tiens à mettre les choses au clair. Je pense que c'est à la page 5 de votre mémoire où vous dites que le CN effectue, avant l'embauche, des tests de dépistage de drogues auprès des candidats à des postes où la sécurité est primordiale et en ce qui concerne les employés qui désirent être mutés. Plus tard, en réponse à M. Kristiansen, vous avez dit que vous ne faites pas de dépistage de drogues. Mais la réalité c'est que vous en faites à l'heure actuelle. Ce que vous voulez, c'est la possibilité d'avoir un cadre plus large pour effectuer des dépistages de drogues et la possibilité de faire du dépistage aléatoire.

**M. Kelsall:** Oui. Le dépistage de drogues que nous effectuons maintenant se fait avant l'embauche et dans le cas de mutations.

[Texte]

**Mrs. Clancy:** Yes, I understand that. But the statement you made, I am sure in all good faith, was that you did not do any drug testing. What you really meant was you do not have the random testing powers you are seeking.

**Mr. Kelsall:** The random testing, probable cause, all that type of thing.

**Mrs. Clancy:** You also mentioned there are approximately 70 human-factor accidents a year in the rail yards, and 1,000 personal injuries a year. I am wondering if this is a great increase in the last year, five years, ten years, or if this is a fairly steady figure. How many years has this been a steady figure, or is it on an upward curve?

**Mr. Kelsall:** No, it is on a downward curve.

**Mrs. Clancy:** I see. And safety is also getting better on those other statistics you mentioned. Yet you feel even without drug testing, and with accidents going down, somehow they are going to go down faster when you start drug testing.

**Mr. Kelsall:** That is correct.

**Mrs. Clancy:** All right. That is an interesting contretemps.

The other thing is, given the reaction in the United States and in Canada to the whole concept of random drug testing, I am wondering if you in your capacity as a senior executive are prepared for the fact that there will probably be Charter challenges on this rule, particularly relating to section 7, security of the person, invasion of privacy, human rights, etc.; but Charter challenges under section 7 in particular. If the Supreme Court found these to be invasive of rights under security of the person, as I suspect it would, would you then approach the government for use of the notwithstanding clause to provide your random drug testing power?

• 1125

**Mr. Kelsall:** We are law-abiding citizens, but I can tell you that random testing was challenged in the States and it is now in operation.

**Mrs. Clancy:** I suppose I have more faith in our courts.

**Mr. Chadwick:** Since you are going to conclude an successful agreement with the union with respect to employees indicating that other employees may be at risk, would you not consider this particular program to be a basic form of random testing?

**Mr. Kelsall:** It is certainly a form of random testing in the sense that one employee has observed another coming on duty under the influence of alcohol or drugs and would turn them in. But we are saying the process has to go beyond that level.

**Mr. Benjamin:** In the matter of medicals, which I presume are mandatory for people in safety-sensitive positions, how often are they required from those employees? Can staff be required to undergo extra medical examinations if you request them?

[Traduction]

**Mme Clancy:** Oui, je comprends cela. Mais vous avez dit, en toute bonne foi, j'en suis sûre, que vous ne faites pas de dépistage de drogues. Ce que vous vouliez dire, c'est que vous n'avez pas encore le pouvoir d'effectuer le dépistage aléatoire.

**M. Kelsall:** Je parlais du dépistage aléatoire, à cause probable, et ce genre de choses.

**Mme Clancy:** Vous avez dit également qu'il y a environ 60 accidents par an qui sont dus à une erreur humaine, et 1,000 blessures par an. J'aimerais savoir si ces chiffres représentent une augmentation importante par rapport à l'année dernière, les cinq dernières années, ou les 10 dernières années, ou s'il s'agit de chiffres qui sont restés assez stables. Depuis combien d'années les chiffres sont-ils stables, ou est-ce qu'ils sont en train d'augmenter?

**M. Kelsall:** Non, ils sont en train de diminuer.

**Mme Clancy:** Ah bon. Les autres statistiques que vous avez mentionnées indiquent également une amélioration de la sécurité. Cependant, vous estimez que même si le nombre d'accidents diminuent sans dépistage de drogues, il va diminuer plus rapidement lorsque vous commencerez à effectuer des dépistages de drogues.

**M. Kelsall:** C'est exact.

**Mme Clancy:** Très bien. C'est une déclaration intéressante.

Compte tenu de la réaction aux États-Unis et au Canada à l'idée du dépistage aléatoire de drogues, à titre de vice-président principal, avez-vous pensé au fait qu'il y aura probablement des contestations de la règle en vertu de la Charte, surtout en ce qui concerne l'article 7, qui porte sur la sécurité de la personne. Il y a également les questions du non-respect de la vie privée, les droits de la personne, etc, mais les contestations porteront particulièrement sur l'article 7 de la Charte. Si la Cour suprême trouvait que les tests allaient à l'encontre du droit à la sécurité de la personne, ce qui est fort probable à mon avis, est-ce que vous demanderiez au gouvernement d'invoquer l'article nonobstant pour vous donner l'autorité de faire du dépistage aléatoire?

**M. Kelsall:** Nous respectons la loi, mais je peux vous dire que le dépistage aléatoire a fait l'objet d'une contestation aux États-Unis, et qu'il est maintenant en place.

**Mme Clancy:** J'ai plus de confiance en nos tribunaux.

**M. Chadwick:** Étant donné que vous allez conclure une entente avec le syndicat selon laquelle les employés peuvent dénoncer leurs collègues qui ont peut-être un problème, ne pensez-vous pas qu'il s'agit là d'une sorte de dépistage aléatoire?

**M. Kelsall:** Il s'agit certainement d'une sorte de dépistage aléatoire étant donné qu'un employé qui remarque qu'un autre employé vient travailler sous l'effet de l'alcool ou des drogues va dénoncer son collègue. Mais nous sommes d'avis que le processus doit dépasser cette étape.

**M. Benjamin:** Je suppose que les examens médicaux sont obligatoires pour les titulaires de postes reliés à la sécurité. Quelle est la fréquence des examens que ces employés doivent subir? Pouvez-vous exiger que le personnel subisse un examen médical supplémentaire?



## [Text]

**Mr. Kelsall:** Under the Railway Safety Act, employees in safety-sensitive positions are required to undergo annual medicals.

**Mr. Benjamin:** If you were concerned about a given employee three or six months after his annual medical, is there anything to prevent you from asking him to have another medical examination?

**Mr. Kelsall:** I would presume that could take place.

**Mr. Benjamin:** You have it covered. If you have reasonable cause, you can just order them to go for another medical.

**Mr. Kelsall:** That decision would be determined on the basis of cause. We will observe the employee and that observation will provide reason for probable cause.

**Mr. Benjamin:** You have reasonable probable grounds—

**Mr. Kelsall:** But railway operations take place from coast to coast throughout Canada, 24 hours a day, 7 days a week. With the random basis of testing, employees at any spot across Canada, regardless of the hour of day, could be subject to a random test.

**Mr. Benjamin:** You are giving them a medical at the end of the run in northern Ontario, for instance.

**Mr. Kelsall:** Yes. That is exactly what would happen. He would be required—

**Mr. Benjamin:** If you were worried about a certain employee or if he has been turned in as being at risk, you would immediately request him to have a medical at his hometown.

**Mr. Kelsall:** Yes, but I am saying the problem is that they are not always identifiable.

**Mr. Benjamin:** Price Waterhouse says the percentage is 5%, while you say 7%. Let us take your figure, which amounts to 1,400 out of the 20,000. You will concentrate on those suspected 7%. How do you know which employees to focus on? Will you random-test the whole 20,000, which means there is about one chance in 50 that you will find one of the 1,400?

**Mr. Kelsall:** There is certainly the question of what percentage of the total population should be tested. The 7% figure, although it is probably higher because these are the employees who were told they were going to have drug tests—

**Mr. Benjamin:** Is this not just symbolism, in trying to have the minds of the public rest easy?

**Mr. Kelsall:** No. The procedure is very practical. We believe it to be a deterrence that will enable us to get to the hardcore user who is very difficult to identify. It is very interesting.

I do not know whether you saw the chase in the Maryland accident on Conrail, but Ricky Gates, the engineman, was a hard-core user of drugs and alcohol. He told the Federal Railroad Administration and Conrail, as well as Congress, to which I think he was even called to explain, that he would never be identified as a drug user, apart from random tests.

## [Translation]

**M. Kelsall:** Selon la Loi sur la sécurité ferroviaire, les titulaires de postes reliés à la sécurité sont obligés de subir un examen médical chaque année.

**M. Benjamin:** Si vous aviez des doutes au sujet d'un employé trois ou six mois après son examen médical, y a-t-il quelque chose qui vous empêche de lui demander de subir un autre examen médical?

**M. Kelsall:** Je ne le pense pas.

**M. Benjamin:** Vous avez donc prévu cette possibilité. Si vous avez une cause probable, vous pouvez exiger que l'employé subisse un autre examen médical.

**M. Kelsall:** La décision serait prise selon la cause. D'après notre observation de l'employé, nous allons décider s'il existe une cause probable.

**M. Benjamin:** Si vous avez des motifs raisonnables et probables...

**M. Kelsall:** Les chemins de fer fonctionnent d'une côte à l'autre au Canada, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Avec le dépistage aléatoire, les employés, à n'importe quel endroit au Canada, peuvent avoir à subir un dépistage aléatoire à n'importe quelle heure de la journée.

**M. Benjamin:** Ils seraient obligés de subir un examen médical à la fin du trajet dans le nord de l'Ontario, par exemple.

**M. Kelsall:** Oui. C'est exactement ce qu'on ferait. L'employé serait obligé...

**M. Benjamin:** Si vous aviez des doutes au sujet d'un employé donné ou si un autre l'employé le dénonçait, vous lui demanderiez de subir immédiatement un examen médical lorsqu'il arrivera dans la ville où il habite.

**M. Kelsall:** Oui, mais le problème, c'est qu'on ne peut pas toujours identifier les employés qui présentent un risque.

**M. Benjamin:** D'après la compagnie Price Waterhouse, le pourcentage est de 5 p. 100, alors que selon vous, il est de 7 p. 100. Prenons votre chiffre, ce qui nous donne 1,400 employés sur les 20,000. Vous allez donc vous concentrer sur ces 7 p. 100. Comment savez-vous sur quels employés il faut faire des essais? Allez-vous obliger les 20,000 employés à subir un dépistage aléatoire, ce qui signifie qu'il y a environ une chance sur 50 que vous trouviez un employé sur 1,400?

**M. Kelsall:** Il est évident qu'il faudra décider quel pourcentage des employés doivent subir le dépistage. Le chiffre de 7 p. 100 est probablement plus haut, car il s'agit d'employés qui savaient qu'ils allaient subir un dépistage de drogues.

**M. Benjamin:** N'est-il pas vrai que le dépistage aléatoire n'est que symbolique, que vous essayez simplement de rassurer la population?

**M. Kelsall:** Non. Il s'agit d'une pratique très utile. Nous pensons qu'elle exercera un effet de dissuasion et qu'elle nous permettra de dépister les consommateurs invétérés qui sont très difficiles à identifier. C'est une pratique fort intéressante.

Je ne sais pas si vous avez entendu parler de l'accident de Conrail dans le Maryland, mais Ricky Gates, le chauffeur-mécanicien, était un consommateur invétéré d'alcool et de drogues. Il a dit à la *Federal Railroad Administration* et à Conrail, et également au Congrès, qui l'a convoqué pour qu'il donne des explications, que sans le dépistage aléatoire, il n'aurait jamais été identifié comme toxicomane.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Nault, do you want to clarify something on the record?

**Mr. Nault:** You advised us a minute ago, in response to the question Mr. Benjamin asked, that employees have medicals every year. Is that the case at CN? Because the requirement at CP is every three years until an employee reaches a certain age, then it changes. You said every year, but that is not the case unless it is different at CN from the requirement at CP. Can you clarify that for me?

• 1130

**Mr. Kelsall:** The Railway Safety Act requires annual medicals for safety-sensitive employees.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a point of information. You talked about the Maryland test. The laboratory that did the testing was found guilty of fraud.

**Mr. Kelsall:** We will get you the video of Ricky Gates.

**The Chairman:** I want to thank you, Mr. Kelsall, and your associates, and I want to thank colleagues for their co-operation. If there is anything the members heard from Mr. Abbot or Mr. Kelsall, as I think the clerk has explained, and they want to avoid appearing—if the members do not want to call them—then certainly write the clerk with whatever supplementary information you want to try to cover to accommodate everybody. Otherwise, we will be glad to see you whenever we can fit you in and/or depending on members. So thank you for your co-operation.

We stand adjourned until Tuesday at 9.30 a.m. in Room 112-N, when we have a very heavy load all day. Thank you.

[Traduction]

**Le président:** Voulez-vous demander une précision, monsieur Nault?

**M. Nault:** En réponse à la question de M. Benjamin, vous avez dit tantôt que les employés subissent des examens médicaux tous les ans. Est-ce le cas des employés du CN? Car à CP, il faut subir des examens médicaux tous les trois ans, jusqu'à ce qu'un employé atteigne un certain âge, et ensuite la fréquence est modifiée. Vous avez parlé d'examen médicaux annuels, mais ce n'est pas vrai, à moins que la situation au CN diffère de celle de CP. Pouvez-vous éclaircir cela, s'il vous plaît?

**M. Kelsall:** La Loi sur la sécurité ferroviaire exige que les titulaires de postes reliés à la sécurité subissent des examens médicaux tous les ans.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Benjamin:** J'aimerais ajouter un renseignement, monsieur le président. Vous avez parlé des essais effectués dans le cas de l'accident dans le Maryland. Le laboratoire qui a fait les essais a été trouvé coupable de fraude.

**M. Kelsall:** On va vous envoyer la vidéo-cassette de la comparution de Ricky Gates.

**Le président:** Je tiens à remercier M. Kelsall et ses collègues d'avoir comparu devant le Comité. Je remercie également mes collègues de leur collaboration. Si, à la suite des réponses de MM. Abbot et Kelsall, les témoins de VIA et de CP ont quelque chose à ajouter à leur mémoire, et s'ils préfèrent ne pas revenir—ou si les membres du Comité décident de ne pas les reconvoquer—ils n'ont qu'à écrire au greffier. Dans le cas contraire, nous serons heureux de vous revoir, si les membres du Comité sont d'accord, lorsque nous trouverons un créneau dans notre horaire. Je vous remercie de votre collaboration.

La séance est levée jusqu'à mardi à 9h30 dans la salle 112-N; nous aurons un programme de travail très chargé toute la journée. Merci.





**APPENDIX "TRPT-2"**

A. Passaretti  
Chairman

E.G. Abbot, B.A., LL.B.  
Executive Secretary

**THE PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**REFERENCE**

**TRANSPORT CANADA  
STRATEGY  
ON SUBSTANCE USE IN  
SAFETY-SENSITIVE POSITIONS  
IN CANADIAN TRANSPORTATION**

**SUBMISSION BY**

**THE CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION**

**APRIL 5, 1990**

**CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION  
L'ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS DU CANADA**

301-100 Metcalfe St., Ottawa, Ontario K1P 5M1  
613/236-6945



Mr. Chairman, Members of the Committee:

### INTRODUCTION.

The Canadian Railway Labour Association is comprised of eleven railway unions that represent the majority of the unionized workers employed by the railways in Canada. The employees in public safety sensitive positions, covered by the proposed drug testing strategy, are all represented by unions that are members of the Canadian Railway Labour Association.

Over the last three years the Canadian Railway Labour Association has been involved, with Transport Canada, considering the question of alcohol and drug testing for railway workers holding safety sensitive positions. The Standing Committee on Transport dealt with this subject in detail during the hearings on the Railway Safety Act.

The railway employees, included in the proposed drug testing strategy, have for over thirty years been covered by Government regulation concerning alcohol and drug use or possession; the "Uniform Code of Operating Rules" (the UCOR). The particular rule is known as "Rule G" which reads as follows:

"The use of intoxicants or narcotics by employees subject to duty, or their possession or use while on duty, is prohibited."

After the report of the Hinton railway accident inquiry, although the report found the use of alcohol or drugs not in anyway related to the cause of this railway accident, both major Canadian railways wrote to the then

Minister of Transport, the Honourable John C Crosbie, alerting him to their concerns with the use of drugs on the Canadian railways.

In April 1987, the Minister of Transport established a "Task Force" to devise a plan of action and to investigate the use of alcohol and drugs by railway employees in safety sensitive positions and to report what legislative action should be taken by Transport Canada. I participated on the "Task Force" representing the Canadian Railway Labour Association.

The position of the Canadian Railway Labour Association was that there is no justification for any form of drug testing of Canadian railway employees since the problem was minimal and that there already is a regulatory mechanism in place giving the railways sufficient power to deal with the situation; the regulatory mechanism is UCOR Rule G which has already been discussed in this submission.

It was evident, however, that the Minister of Transport was determined to take legislative action. The "Task Force" met frequently and authorized a survey of railway employees holding safety sensitive positions, which was conducted by an independent company; Price Waterhouse. The results of the survey clearly indicated that the incidence of drug use was minimal the same as the results produced by other surveys, using a representative group of all Canadians, conducted by Health and Welfare Canada. This was not an unexpected outcome since railway workers are no different from the average Canadian.



The survey conducted by Transport Canada encompassing all modes of transport produced the same results. As is reported at page 3 of the strategy:

"The survey found that general substance use patterns are similar to those in the Canadian population overall. A small percentage of employees in safety-sensitive jobs were sometimes under the influence of alcohol or a drug while at work."

#### **RANDOM DRUG TESTING.**

The Canadian Railway Labour Association from day one, on the "Task Force", was completely against random drug testing under any circumstances; in fact, if the idea of random drug testing had not been dropped early, from the "Task Force's" consideration, the Canadian Railway Labour Association would have withdrawn from the "Task Force".

The general position of the Canadian Railway Labour Association, on the mandatory drug testing of railway employees, was outlined in a letter dated July 20, 1987, to Mr. V. Barbeau, Assistant Deputy Minister, Transport Canada. A copy of this letter is attached as Appendix A.

In a letter to Assistant Deputy Minister of Transport, Mr. V. Barbeau, Canadian National Railways and CP Rail outlined the railways' position on drug testing; the railways rejected random drug testing. The railways' letter is attached as Appendix B.

On January 18, 1988, the Minister of Transport adopted and made public the report of the "Task Force" and the Price Waterhouse survey of railway employees. A copy of the Minister's report is attached as Appendix C.

At page five of the report, adopted by the Minister of Transport, the random drug testing of employees was specifically rejected by the Minister of Transport (as it was by the "Task Force") the Minister stated as follows:

"Program 5 ("testing on return to work") is not necessary because the medical requirements for designated positions should ensure that these employees are in fit condition. Program 6 ("random testing") is rejected because it represents a serious intrusion into the privacy of the individual which can be avoided if tests 1 to 4 provide the expected safeguards." (emphasis added).

The report to the House of Commons, by the Standing Committee on Health and Welfare, in September 1987, respecting a reference pursuant to Standing Order 96(2) concerning a study of Alcohol and Drug Abuse in Canada recommended against any form of random testing for drugs. A copy of the Standing Committee Report is attached as Appendix D.

At page 25 the Standing Committee on Health and Welfare recommended as follows:

"The Standing Committee recommends that employers not introduce mass or random drug screening of either job applicants or employees. Only in exceptional cases in which drug use by employees constitutes a real risk to safety, the



Standing Committee recommends that drug screening may be introduced under the following conditions:

- i. there must be cause, i.e., the employee must have shown evidence of impairment or of performance difficulties;
- ii. the testing procedure must provide a secure chain of evidence to ensure samples have not been tampered with or unintentionally altered;
- iii. the specimen must be collected in a manner which protects the privacy and dignity of the individual;
- iv. all positive test results must be confirmed by gas chromatography/mass spectrometry, or tests of equal precision and specificity;
- v. testing must be used to assist the employee in seeking appropriate treatment for drug abuse where warranted; test results should not be used as evidence in criminal proceedings;
- vi. results of positive tests and confirmations should be conveyed to a licensed medical practitioner acceptable to both employee and the employer. The employee will be given the opportunity to meet with the medical practitioner or to present evidence with regard to the positive finding before the medical practitioner recommends a course of action to the employee and the employer; and
- vii any limited drug testing which may be introduced must include screening for alcohol abuse.

The Canadian Railway Labour Association's position on the "Task Force" was that if there was to be drug testing of railway employees it must be in conformity with these recommendations. The Transport Canada "Task Force" recommendations, accepted by the Minister of Transport, were in fact, in line with the recommendations of the Standing Committee on Health and Welfare.

The Alcoholism and Drug Addiction Research Foundation, Toronto, Ontario, a respected authority on the abuse of alcohol and drugs, released a study in May 1987, titled "Employee-Related Drug Screening - A Public Health and Safety Perspective". A summary of this report and recommendations are attached as Appendix E. Recommendation (1) of this report reads as follows:

"Mass or random drug screening for all employees/or applicants for employment not be implemented."

The Standing Committee on Transport dealt with the question of drug and alcohol abuse in the railway industry during its hearings on the Railway Safety Act.

In May 1988, The Standing Committee on Transport tabled it's fifth report, the Committee was unanimous on this report, in the House of Commons pursuant to Standing Order 96(2) concerning the problem of drug and alcohol abuse in the railway industry; this report is attached as Appendix F.

The Standing Committee on Transport did not recommend any form of random drug testing. The Committee recommended two areas of drug testing outlined in item (3) of their report which reads as follows:



"that the Minister of Transport ensure that there is provision in the legislation for the alcohol and drug testing of transportation employees after an accident, and for reasonable cause where there is a paramount concern for safety."

The underlying premise of random drug testing all railway employees occupying safety sensitive positions is that it will be a deterrent to the use of drugs either on or off the job. The deterrent theory has been proven ineffective.

Intuitively and supported by the Price Waterhouse survey over 95% of all railway workers are drug free on and off the job. The 5% of the population group, who may be using drugs either on or off the job will, in the majority of cases, continue their habit since the odds against being selected, at any given time, for a random drug test is approximately 20 to 1.

There is abundant scientific and statistical evidence, in other areas, that punishment or self-inflicted health hazard warnings are not successful as deterrents i.e. capital punishment and tobacco smoking are two examples.

A positive random drug test has no correlation or relationship to rail safety. All that a positive random drug test indicates is that, at the time the test was administered, the employee's blood serum contained a specific amount of a specific drug. The drug may have entered the body days or weeks before the positive random drug test. Thus there is no impairment and no safety hazard

at the time the random test sample was taken. This is scientific fact and not simply the opinion of the Canadian Railway Labour Association.

If there is no correlation between the results of a random drug test and a potential safety hazard, at the time the test was taken, then obviously random drug testing will not improve the safe operation of the railways.

If, however, the objective of the random drug testing is to punish a drug user for the use of drugs either on or off the job, by loss of employment or discipline, then why single out railway workers or transport workers in safety sensitive occupations for random drug tests. If the objective is to have a drug free society in Canada by Government legislation then all Canadians should be subjected to random drug testing in the workplace.

The Canadian Railway Labour Association submits that since there is no connection between random drug testing results, at the time the test is taken, and mental or physical impairment, it follows that random drug testing will have a neutral effect on rail safety. Random drug testing is scientifically and logically an ineffective procedure and is nothing more than a straw man or a placebo to the people of Canada proposed by a devious and insincere Government. Random drug testing creates the perception, the impression that Government is taking strong action to ensure transportation safety in Canada; notwithstanding the scientific data, known to the Government, that random drug testing has nothing whatsoever to do with transportation safety.



The only relationship between alcohol, drugs, epileptic seizures, diabetes, strokes, heart attacks etc., is the resulting impairment on the job either immediate or potential. All of these conditions can be detected either by regular routine medical examinations or on the job by a supervisor or fellow employee. The required action should be taken when the impairment is suspected to ensure employee and public safety. This falls within the general term "probable cause".

The Canadian Railway Labour Association, on the Transport Canada "Task Force" supported the drug testing of railway employees in safety sensitive positions on the basis of probable cause. If there is any doubt that an employee can perform his duties safely, the employee must be immediately removed from service, to ensure public safety. Justification for the removal from service and what action, if any, is required can be ascertained at a later time. If alcohol is involved or a drug test is required, then action can be taken in conformity with the procedures and safeguards established for such testing and pursuant to the terms of the collective agreement.

The Standing Committee on Transport unanimously adopted the same position on drug testing as the Canadian Railway Labour Association; because it is logical, it makes sense and is directly related to the protection of public and employee safety. Random drug testing is illogical, makes no sense, is unfair and has nothing to do whatsoever with rail or transportation safety. This is why the Canadian Railway Labour Association, the Standing Committee on Transport, the then Minister of Transport and the Canadian railways rejected the random drug testing option.

We have found no authority in North America, that supports or recommends random drug testing in the work place as an effective measure to ensure public or employee safety. There are, however, many authorities, after exhaustive study, that have clearly recommended against any form of random drug testing in the work place as a deterrent or an effective measure to ensure public or employee safety.

The Canadian Railway Labour Association urges the Committee to again reject the concept of random drug testing.

I have attached as Appendix G a copy of a speech given to the conference on "Substance Abuse in the Workplace: Drawing the Line" by former Canadian Human Rights Commission, Chief Commissioner, Mr. R.G.L. Fairweather, on May 27, 1987. The Canadian Railway Labour Association fully supports the position on drug testing outlined, in general terms, in Mr. Fairweather's remarks; in particular the following statements:

"This suggests to me that employers may not be considering the use of substance screening merely because of noted job deficiencies, but rather for reasons reflecting a moral concern with the use of illegal drugs. This moral concern may be valid, but it is surely misplaced when held out as a business necessity."

"Moreover, drug and alcohol testing does not and cannot detect abuse but merely usage, and sometimes usage that has occurred a considerable time before the test. Nor is it restricted to detecting on-the-job



usage. Substance screening, therefore, does not necessarily deal with either substance abuse or with abuse in the workplace."

"In some ways the question of how far we are willing to infringe upon the rights of individuals has already been answered in that a number of legal instruments define the limits within which we are permitted to intrude. For example, section 7 of the Charter of Rights and Freedoms guarantees the right of security of persons, and section 8 provides security from unreasonable searches. Both of these sanctions might prevent government from initiating substance testing. Perhaps more to the point, the Canadian Human Rights Act and similar provincial human rights legislation might also limit the extent to which drug and alcohol testing can be applied and what action an employer can take based solely on test results."

"I cannot say that the Act (Human Rights Act) provides a blanket prohibition against substance testing. For example, it might be argued that substance testing, if it is used to provide assistance to employees with a drug or alcohol problem rather than to dismiss employees and if it results from observed on-the-job deficiencies, is not contrary to the Act. this is because such a use of substance testing may be seen as having no adverse consequences on the individual in question. Just as clearly, however, the general application of drug and alcohol testing that results in the dismissal of individuals who test positive will be seen as potentially discriminatory and therefore contrary to the Canadian Human Rights Act."

"In summary, then, substance testing must be seen as potentially contrary to the Canadian Human Rights Act. Such testing may, however, be permissible when the essential duties of the job require that an employee or potential employee be free from the effects, even the residual effects, of alcohol or a drug. In addition, the testing must be used to direct employees to rehabilitation services. (emphasis added)."

Our Association will not deal in detail with the ethical, moral and legal aspects of drug testing in the work place, in particular random drug testing. These questions will most likely be decided by appeals pursuant to the Canadian Human Rights legislation, the courts and ultimately undergo a Charter of Rights Constitutional test, if the drug testing is legislated by Parliament as proposed; in particular random drug testing.

#### EMPLOYEE ASSISTANCE PLANS - EDUCATION.

The Canadian Railway Labour Association has always held the strong belief that the most effective weapons to combat alcohol and drug use in the work place are joint union/management Employee Assistance Plans and education. The term joint union/management means agreements arrived at and entered into as a result of discussion and agreement with the union. The union sharing the responsibility for the successful operation of the plan and giving the plan full support in practical and meaningful ways. The joint EAP agreements must be approved by the Minister of Transport and if agreement is not possible, then an Employee Assistance Plan must be imposed on the parties by regulation. This general approach was accepted by the Standing Committee on



Transport and reflected in the Committee's report to Parliament which is attached as Appendix F. The report dealt with the question of Employee Assistance Plans at items (4) and (5) which read as follows:

(4) that the railway companies immediately consult with their unions regarding the establishment of mutually agreed upon and jointly administered EAPs; and

(5) that in the event that no agreement can be reached regarding the establishment of an EAP, the Minister of Transport take immediate action under Section 18 of the Railway Safety Act to make regulations respecting the establishment of, and standards for, employee assistance plans for railway companies.

The "Task Force" dealt extensively with the concept of joint union/management Employee Assistance Plans. The two major aspects of any Employee Assistance Plan are that the union must fully support and be an equal partner in the Employee Assistance Plan and the Plan is established by an agreement between the company and the particular union representing the employees subject to the drug testing i.e. the employees working in safety sensitive positions. The other major aspect of an Employee Assistance Plan is complete confidentiality.

The "Task Force" report, adopted by the Minister of Transport, dealt with confidentiality at page 6 of Appendix D, which reads as follows:

Employee Assistance:

employees with confirmed positive test results as the result of regular screening (program 4) must be referred to an employee assistance program for assessment and, if needed, counselling and rehabilitation. Employees must be assured that enrollment in the employee assistance program, whether as the result of regular medical testing or on a voluntary basis, will be treated in absolute confidence by the employer.

The Railway Safety Act was amended, before final passage by Parliament, to give the Minister of Transport the specific power to mandate Employee Assistance Plans by regulation if no agreement is reached by the railways and their respective unions on joint union/management Employee Assistance Plans for those railway employees holding safety sensitive positions. Part II s18 (c) (v) reads as follows:

"the establishment of support programs for those persons and standards applicable to such programs;"

The Canadian Railway Labour Association supports the Strategy on Substance Abuse on the need for increased education in the work place and that employers be mandated to have programs providing education on substance abuse to employees in safety-sensitive positions, on a regular basis.



The Canadian Railway Labour Association is also in complete agreement with the Strategy calling for enhanced Employee Assistance Programs. The legislative authority now exists, in the Railway Safety Act, to introduce Employee Assistance Plans by regulation for employees in safety-sensitive positions, this provision must be maintained.

#### THE CONSUMPTION OF ALCOHOL WITHIN EIGHT HOURS BEFORE REPORTING FOR WORK.

The Canadian Railway Labour Association is opposed to this proposal. This idea was briefly discussed by the Transport Canada "Task Force" and rejected by the unions and the railways as being unnecessary and completely unadaptable to railway operation. The majority of railway employees in safety-sensitive positions are train crews and signal maintainers who are on call 24 hours a day seven days a week.

The vast majority of train crews operate on a call basis with a minimum call of two hours. Signal maintainers must respond immediately to an emergency call.

In the case of train crews the practice now is to call in the crews, to report to the terminal as required to meet the arrival of their train. The provisions of UCOR Rule G come into force the moment the member of the proposed train crew accepts the assignment call from the terminal. The minimum call is two hours. The employee is free to refuse the call and is also observed for impairment when reporting for duty at the terminal.

The same call out provisions, in the case of signal maintainers on standby for emergency calls, are applicable except there is no two hour minimum. A signal maintainer accepting an emergency call must respond immediately. Clearly, the 8 hour alcohol free restriction is not workable in these particular situations. The 8 hour alcohol free restriction is only possible for employees on assigned hours of work and rest days.

#### RECOMMENDATIONS.

The Canadian Railway Labour Association requests the Standing Committee to accept and adopt, in its report to the Minister of Transport, the following:

#### DRUG TESTING.

- (1) Completely reject any form of random drug testing, pursuant to the Standing Committees' unanimous report to Parliament in its fifth report on Bill C-105 - the Railway Safety Act - in May 1988.
- (2) Pursuant to the same Standing Committee report referred to in item (1) recommend the introduction of two conditions under which drug testing can be authorized that is; (a) after an accident when there is any suspicion that drugs or alcohol could have been a contributing factor to the cause of the accident and, (b) for reasonable cause where there is a paramount concern for safety.



## TESTS.

- (3) - decisions to screen for reasonable cause must be made by qualified personnel. Supervisors must be trained in recognition of symptoms and in proper handling of suspected cases;
- the test specimen must be collected in a manner which protects the privacy and dignity of the individual;
  - test samples must be collected by qualified staff acting under medical supervision;
  - the testing procedure must provide a secure chain of evidence to ensure samples have not been tampered with or unintentionally altered;
  - tests must be performed by qualified laboratories;
  - employees being tested must have the right to provide and have recorded a statement of current medical or other drug use;
  - all positive test results must be confirmed by the most reliable test method available, such as gas chromatography or mass spectrometry;
  - laboratories must not report positive test results until confirmation as above;
  - test results, and any interpretation of the results, must be reported only to the senior medical advisor of the employing company, in accordance with standard medical ethics and any applicable company policies and collective agreements;

- testing must be used to assist the employee in seeking appropriate treatment for drug abuse where warranted; test results should not be used as evidence in criminal proceedings;

#### EMPLOYEE ASSISTANCE.

- (4) - employees with confirmed positive test results must be referred to an employee assistance program for assessment and, if needed, counselling and rehabilitation. Employees must be assured that enrolment in the employee assistance plan, whether as a result of referral or on a voluntary basis, will be treated in absolute confidence.

#### EMPLOYEE ASSISTANCE PLANS.

- (5) - employee assistance plans must be established as a result of union/management discussion and agreement and jointly administered, restricted to those unions that represent employees in safety-sensitive positions. Employee assistance plan agreements must be approved by the Minister of Transport; if agreement is not achieved then the Minister of Transport will impose an employee assistance plan by regulation pursuant to S.18 of the Railway Safety Act.

#### THE EIGHT (8) HOUR RESTRICTION.

- (6) - this proposal should be rejected for railway workers since it is unnecessary and unworkable for employees on emergency call-out or who work on an irregular unassigned basis.



**NOTE:**

The aforementioned recommendations are not new or creations of the Canadian Railway Labour Association. All of the recommendations can be found in the Appendices to this submission. The recommendations of the Transport Canada "Task Force" concerning railway workers occupying safety-sensitive positions, approved and adopted by the Minister of Transport. The Standing Committee on Transport fifth report to the House of Commons, on Bill C-105 the Railway Safety Act, May 1988. The Standing Committee on Health and Welfare report to the House of Commons, September 1987.

**ANNEX A**

Président  
A. Passaretti  
Chairman

Secrétaire Exécutif  
E.G. Abbot, B.A., LL.B.  
Executive Secretary

July 20, 1987

Mr. V. Barbeau  
Assistant Deputy Minister  
Surface  
Transport Canada  
Tower "A", 16th Floor  
Place de Ville  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5

Dear Mr. Barbeau:

Reference your confidential Memorandum June 19, 1987, delivered by hand on July 16, 1987, concerning the Working Group on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry. In particular, the draft of a proposal and the proposed Survey Railway Employees covered by R.T.C. Order 0-9.

As you are aware, the position of the Canadian Railway Labour Association is that there is no justification for the introduction of any form of drug testing for railway employees. There is no data whatsoever to indicate that in Canada employees are unable to perform their respective duties in a safe manner as a result of the use of drugs. There is no record of any accident or incident caused by railway employees being impaired by the use of any form of drugs; however, the railways have provided a few examples of accidents in Canada, over the years, that were attributed to employees working under the influence of alcohol.

**CANADIAN RAILWAY LABOUR ASSOCIATION**  
**L'ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS DU CANADA**

301-100 Metcalfe St., Ottawa, Ontario K1P 5M1  
613/236-6945



There is data provided by Health and Welfare Canada and a recent study conducted by the Ontario Addiction Research Foundation which indicates a small but significant use of drugs in the general Canadian population which would indicate that railway employees responsible for the safe operation of trains in Canada, in all probability, reflect a similar small percentage of substance abuse. The Minister of Transport, as a result of the Foisy Report and at the request of Canada's railways, intends to introduce legislation permitting the railways to initiate drug testing for certain categories of railway employees under certain circumstances. The draft proposal outlines the circumstances and procedures to be used by the railways in the initiation of employee drug testing. The proposed tests are as follows:

- pre-employment alcohol and drug screening;
- mandatory testing following an accident;
- testing for reasonable cause, where an employee's behaviour or performance while on duty suggests possible impairment;
- testing on a periodic basis, possibly in conjunction with regular medical check-ups;
- testing on return to work after an absence of 6 months or more; and
- random testing of designated employees not on duty, as a continuing program.

The Canadian Railway Labour Association is completely opposed to the random testing of designated employees not on duty, as a continuing program and the testing of employees on return to work after an absence of 6 months or more. The vast majority of railway employees do not use drugs at any time. It is therefore, unnecessary and a gross invasion of privacy to submit these employees to any type of drug testing. The Canadian Railway Labour Association also opposes the testing for drugs in conjunction with an employee's periodic medical check-up. Since obviously an employee is not creating a danger to the public or his/her fellow employees while taking a medical examination.

Mandatory testing following an accident, in our opinion, is too broad a category. This type of testing should be limited to major railway accidents where there are grounds to reasonably believe that the railway employees involved were a direct cause or a contributing factor to the accident.

Testing for reasonable cause, where an employee's behaviour or performance suggests possible impairment; at the present time, it is the duty of railway supervisors to ensure that the employees operating trains are at all times capable of carrying out their respective duties in a safe and responsible manner. Based on reasonable cause, the employee should be taken out of service, as is presently the case, until his/her condition is verified by an independent medical authority as to the condition which inhibits his/her safe performance of their duties. At the present time, impairment, as a result of alcohol, is based on a variety of physical observations by the supervisor. However, in the case of drug impairment, no such physical observation can be indicative or conclusive. The draft proposal outlines how the drug tests are to be conducted. The Canadian Railway Labour Association supports the Addiction Task Force Report which states at page 7 as follows:

" In situations where impairment is suspected, the decision to test should be made by a qualified medical practitioner. Managers, supervisors or security staff can refer to a medical practitioner but should not have the authority to require tests. In this way, confidentiality can be preserved while providing protection for the public and/or other employees. When test results are returned to the work place, they should go back to the medical practitioner, who is bound by discipline and law to preserve confidentiality."

On June 30, 1987, you circulated to the Task Force a copy of a report received from the Canadian Centre for Occupational Health and Safety with recommendations as a result of a conference held on June 9, 1987, involving participants from industry, government and labour representatives entitled "Drug Testing in the Work Place - Questions, Issues, Concerns--A Way Forward." The agreed items resulting from the conference were as follows:

- recognition that drug abuse is a problem of unknown magnitude, but testing will not solve it or measure it;
- testing does not measure performance or ensure safety;
- there should be no mandatory or random testing in the workplace, even for safety reasons;



- any testing program for just cause should be jointly agreed by labour and management--any application of testing must be for the health and welfare of the employees;
- joint labour/management employee assistance programs must not be undermined by close association with drug testing--one is constructive, the other is punitive.

The Canadian Railway Labour Association also supports the aforementioned findings of the Canadian Centre for Occupational Health and Safety Seminar.

The testing procedure outlined on page 4 of the draft proposal appears to conform to the Addiction Foundation Recommendations and should not be changed. In particular, the decision to test an employee should be that of the medical practitioner and not a company officer or supervisor. It is also of the utmost importance that confidentiality is maintained as stressed by the Addiction Research Foundation recommendations.

### Employee Assistance Plans

An integral part of the proposed Drug and Alcohol Testing Proposal are the Railway Employee Assistance Plans (E.A.P.). The two major Railways have in operation now E.A.P.'s that are not part of the collective agreements with the various railway unions. In addition, the Canadian National Railway Plan is significantly different from the C.P. Rail Plan. The Canadian Railway Labour Association does not support the C.P. Rail Plan since that railway's plan does not consider any disclosures made by an employee, who voluntarily enters the Plan, as being confidential. In fact, C.P. Rail has used information given by an employee, on a confidential basis, to support their case against the employee at a subsequent arbitration case. C.P. Rail also takes the view, that under their Plan, once an employee is under the conditions of the Plan, either voluntarily or otherwise, that any time in the future if a company supervisor discovers the employee taking an alcoholic drink, even when not subject to duty, the employee will be instantly dismissed. These two features of the C.R. Rail, E.A.P. are completely unacceptable to the Canadian Railway Labour Association.

It is our opinion, that if these provisions of the C.P. Rail E.A.P. were tested before the Human Rights Commission they would be found in violation. The Canadian National E.A.P. policy is basically founded upon confidentiality with the exception of a recent amendment introduced by Canadian National which extends certain information to the employee's immediate supervisors. The railway unions believe that this change can only weaken the effectiveness of the Canadian National Plan. Prior to this recent change, in the area of confidentiality, the railway unions fully supported the Canadian National Railway's E.A.P. It is an accepted fact in industry on the North American continent that confidentiality is the corner-stone upon which the effectiveness, in the area of prevention, E.A.P.'s are based. C.P. Rail's policy is the one exception to this well accepted rule. Since E.A.P.'s are an important aspect of the proposed Drug and Alcohol Testing Procedures, the Plans should be standard for all railways using the testing procedures. It is, therefore, our position that the Railway E.A.P.'s should be based upon the strictest confidentiality, (in particular the C.P. Rail Plan) or a completely new common E.A.P. be designed in conjunction with the railway unions.

#### Proposed Railway Employee Survey of Drugs and Alcohol Use in the Railway Industry

The rationale for the conducting of the proposed survey of railway employees covered by R.T.C. Order 0-9 is that there is a need to establish a data base to give some indication whether or not there is in fact a significant problem and if so, the extent of the problem of drug and alcohol abuse among the population of railway workers whose duties are related to the overall safe operation of the Canadian railway systems. The proposed survey is to be conducted by an independent contractor and all data to be reported to Transport Canada. The survey will be scientifically designed and conducted in a manner using methodology which will ensure the strict anonymity and confidentiality of those employees selected to participate in the survey.

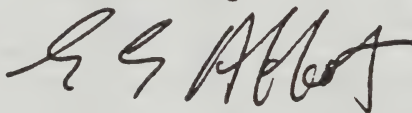
You have asked me for the views of the Canadian Railway Labour Association on the proposed survey. The proposed survey, as you are aware, covers a very sensitive area and will have to be perceived by the individual railway employees as strictly confidential and separate and apart from their employer, the railway companies. How this perception can be conveyed to the particular railway employees called upon to participate in the survey is beyond my technical competence in the field of psychological industrial data collection.



The position of the Canadian Railway Labour Association is that such a survey is not necessary and may not reveal any data which is statistically meaningful. However, if it is the firm intention of Transport Canada to initiate such a survey, the policy of the Canadian Railway Labour Association will be one of neutrality. This should not be construed as a negative attitude on behalf of the railway unions. Since it is our position that the safety of the public and railway employees is of prime concern and importance. The railway unions will simply leave the decision to participate or not to participate in the survey at the sole discretion of the individual railway employees selected by the Contractor chosen by Transport Canada to conduct the survey. It is my view, that this non-interference with the survey by the railway unions will in fact help to erradicate at least one possibility of biased input which would tend to skew the results of the survey.

If the survey as contemplated by Transport Canada is to be conducted, the Canadian Railway Labour Association must insist that the participation of the employees selected to take part in the survey must be kept confidential from the railway companies and on a strictly voluntary basis with adequate provisions to protect the anonymity and confidentiality of the identity and information given by the employees who voluntarily accept to participate in the survey.

Yours truly,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'E. G. Abbot', written in a cursive style.

E. G. Abbot  
Executive Secretary

## ANNEX B

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS  
CP RAIL

July 8, 1987

Mr. V.W. Barbeau  
Assistant Deputy Minister  
Surface Group  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower A  
320 Queen St.  
OTTAWA, Ontario K1A 0N5

Dear Mr. Barbeau:

As requested at our meeting on June 29th in connection with Alcohol and Drugs in the railway industry, we have reviewed the railway position in respect of the draft document on "Task Force Proposal". The following are our views with regard to the outstanding issues:

Page 3 - It is our view that the section dealing with possible tests to be imposed should consist of the following:

1. pre-employment alcohol and drug screening;
2. mandatory testing following an accident caused by possible human failure, or a violation of a cardinal operating rule;
3. testing for reasonable cause, where an employee's behavior or performance while on duty suggests possible impairment;
4. testing on a periodic basis in conjunction with medical examinations as provided in Railway Medical Examinations Regulations.

No. 4 would eliminate the need for no. 5 because CN and CP have agreed that in the medical regulations being proposed by the RTC, periodic medicals would be every two years or more frequently as deemed necessary by the Chief Medical Officer. The change recommended in no. 4 above would then be consistent with the regulations proposed by the RTC.

We also consider that random testing as contained in your draft should be deleted.



The above comments will, if you agree, require changes in the "Decision Tree" documentation.

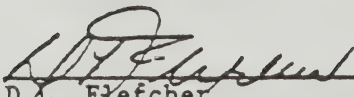
Page 2 - Reference is made to covered employees being those in General Order 0-9. It is our view that the description of covered employees suggested by the railways to the RTC in respect of Railway Medical Examinations Regulations should be the description of covered employees for the purposes of your document. This description reads as follows:

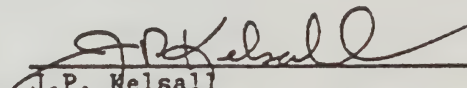
"Employees involved in the operation of trains, engines or yard movements, in the maintenance of railway track and related structures, and employees responsible for maintenance and inspection of railway rolling stock."

We have one other concern with respect to the action to be taken under the Decision Tree. The Decision Tree requires, in some cases, reference of employees to the Company's Employee Assistance Program (EAP). For example, at page 7, under B.(d) it is provided that when employees in designated positions test positive on a drug screen, administered during a regular medical exam, they will be referred to the Company EAP. We assume that it is intended that all the usual terms of the Railway's EAP will apply and that such individuals will be suspended until they are drug or alcohol free and able to successfully pass a drug or alcohol screen. We also assume that the result of an individual failing to adhere to the EAP will be dismissal. If so, we believe that such references to the EAP should be elaborated to properly so reflect.

We have also reviewed the suggestion of having supervisors included in the proposed survey and have concluded that supervisors should be omitted from inclusion in the survey as proposed.

Yours truly,

  
D.L. Fletcher  
Senior Vice-President - Operations  
Canadian National Railways

  
J.P. Kelsall  
Vice-President, Operation &  
Maintenance - System  
CP Rail

**ANNEX C****TRANSPORT CANADA****INFORMATION**

January 18, 1988

**REPORT ON MANDATORY DRUG TESTING OF RAIL WORKERS MADE PUBLIC**

OTTAWA – Transport Minister John Crosbie today made public a report recommending, under controlled conditions, certain forms of mandatory drug testing of railway employees in safety-related occupations.

Mr. Crosbie last April commissioned a special committee to look into drug and alcohol abuse in response to concerns expressed by the rail industry.

The committee included representatives from railways, unions, the Canadian Transport Commission and the federal departments of transport and health. The Canadian Human Rights Commission and Labour Canada attended as observers.

A nation-wide survey of railway personnel in safety-related occupations was commissioned and brought more than 1,000 telephone responses. Results confirm that some railway workers directly responsible for the movement of trains are operating under the influence of drugs or alcohol.

Other findings were:

- Seven per cent of those surveyed were aware of workers drinking alcoholic beverages during shifts; four per cent were aware of fellow workers using drugs on the job.
- Fifty-two per cent said alcohol use by employees has compromised job safety.
- Forty-eight per cent said mandatory drug testing of railway operating personnel is desirable, but 43 per cent disagreed. However, 77 per cent agreed to mandatory drug testing if it was shown that alcohol and drug use was a problem for railways.

The committee noted that since one percentage point represents 350 workers, the numbers are sufficiently high to warrant legislation giving legal authority for certain forms of drug testing.

The report describes strict conditions that must apply in testing employees for use of drugs or alcohol. The committee said that the rights of the individual and human dignity should be preserved as a first priority, except where preservation of those rights conflicts with measures to protect public safety.



The committee suggested six drug tests are possible: pre-employment alcohol and drug screening; testing following an accident; testing for "reasonable cause" (an employee's behavior or performance on duty); testing along with medical checkups; testing on return to work following a three-month or longer absence; and random testing of designated employees not on duty. However, it recommended that only the first four be considered.

The report recommends that alcohol and drug testing of railway employees be undertaken solely for the purpose of improving the safety of Canadian railways. It calls for a cooperative effort of railway management and unions, with the support of health services, in the institution of a balanced employee assistance and drug testing program.

It also recommends that government enact legislation in conjunction with the proposed Railway Safety Act.

Mr. Crosbie said he saw merit in two of the recommended forms of mandatory drug testing: after an accident and for reasonable cause. He emphasized that a balanced approach must be taken to the problem as recommended by the Committee. Comprehensive employee assistance programs should be in place that will detect potential problems and provide rehabilitation so the employee can continue to make productive contributions, he said.

He stressed, however, that this is a complex issue that needs careful consideration and would have to be decided by Cabinet.

Mr. Crosbie said that in making this report public, he is inviting comment from all sources on the recommendations. He would like to receive these comments by Feb. 15, 1988.

Contact: René Mercier  
Minister's Office  
(613) 996-7501

N.B.: Copies of the drug and alcohol report and the survey results are available from Transport Canada Public Affairs. (613) 990-2361

## ALCOHOL AND DRUGS IN THE RAILWAY INDUSTRY

### ISSUE :

The control and prevention of the use of alcohol and drugs by railway employees whose impairment could threaten the safety of the general public.

### DEFINITION :

In this report the term “drug” refers to any psychoactive (i.e., affects the central nervous system and is mood altering) or body modifying substance capable of producing dependence and harm to the user. This includes alcohol and solvents as well as prescription and over-the-counter drugs.

### OBJECTIVES :

#### To improve the safety of Canadian railways :

Railway safety depends on proper functioning of all operating elements which make up the system. Employee performance is a key part of the system and human error is a major cause of accidents. Impairment of railway employees by alcohol and drugs poses a serious threat to rail safety.

#### To recommend means to control and prevent use of alcohol and drugs which effect performance in the workplace on Canadian railways :

Examine methods of controlling and preventing the use of impairing substances by employees, including action by management and labour. Recommendations are to include legislative action of appropriate.

#### To protect the human rights and dignity of railway employees :

Any action taken to monitor the physical condition of employees must be carried out with full consideration of the rights of the individuals involved and the preservation of their dignity, in line with the requirements of the Canadian Human Rights Act.

### DISCUSSION :

The Department of Health and Welfare has reviewed existing literature on the extent of use of alcohol and drugs by Canadians and on the impact those substances have on human performance. Alcohol is by far the most prevalent impairing substance used in this country. Nevertheless, a significant number of adults use other psychoactive drugs, either licit or illicit. These reduce physical coordination, distort the senses and impair judgement.



There are a number of high risk occupations in which working conditions increase the propensity to use alcohol or drugs. These involve repetitious duties, periods of inactivity or boring intervals, where supervision is remote or irregular. Railway operating personnel are often subject to these conditions and, therefore, are susceptible to the use of alcohol and drugs.

Information about the situation on Canadian railways is limited and the data which is available is far more definitive about alcohol abuse than about other drugs. Over the past decade, 34% of employee dismissals by CP Rail were for misuse of alcohol or drugs, mainly alcohol. The majority of these employees were in the critical job categories directly involved in the movement of trains. This was the largest single reason for employee dismissal during the period. Pre-employment screening by CN Rail since February 1986 has resulted in 13% rejection for positive drug tests. Prior to this program, many of these persons would have been employed.

While existing data suggests that drug use by railway employees parallels that of the general public, the Group concluded that more specific confirmation was required. As a result, Price Waterhouse Management Consultants was commissioned to carry out a nationwide survey of key railway personnel. The survey, based on a telephone questionnaire, was designed to determine, with reasonable accuracy, the consumption of these substances both on and off the job by operating employees in CN and CP Rail. Over 1,000 employees responded to questions on personal consumption of alcohol and other drugs, perceptions of the extent of use of alcohol and drugs within the industry, attitudes towards this use while working, etc.

The results of the survey indicate that some 81% of operating employees use alcohol, 4% use marijuana or hash while a further 1% use cocaine, hallucinogens and other recreational drugs. 52% of the employees surveyed stated that alcohol use by employees has, at some time, compromised safety on the job while 38% indicated that use of drugs other than alcohol was a problem in the railway industry. 12% stated that they were aware of workers reporting to work feeling the effects of alcohol, 7% were aware of workers drinking alcoholic beverages during their working shifts, 7% knew of employees who reported to work under the influence of drugs other than alcohol and 4% were aware of employees taking these drugs during working shifts.

47% of the employees canvassed expressed the opinion that mandatory drug testing of railway operating personnel is desirable while 43% did not agree. When asked whether testing should be mandatory if it was shown that alcohol and drug use was a problem for railways, those agreeing rose to 77%, 52% expressing strong agreement.

Noting that the survey was carried out at a time of labour unrest in the railway industry, the consultant considered that respondents were cautious in their replies and that the results represent a minimum measure of actual occurrences. Taking into consideration probable bias in self-reporting drug use, the results confirm that some railway personnel directly responsible for the movement of trains are working under the influence of drugs.

The percentages, although small, are significant, bearing in mind that one percentage point represents approximately 350 workers. While not of crisis proportions, the numbers are sufficiently high to warrant action on the part of the government. The survey indicates that railwaymen are concerned that drug use can cause safety problems and that there is a significant body of support for mandatory testing among these employees.

The Group holds that the rights of the individual and human dignity should be preserved as a first priority, except where preservation of those rights conflicts with measures to protect public safety. While protection of individual rights remains essential, priorities must be modified to permit testing, under defined circumstances, for use of alcohol and drugs by railway employees holding designated positions. Employees falling within this category are those holding positions currently covered under the Canadian Transport Commission's General Order 0-9.

There are a number of possible tests which may be used, as follows:

- 1—pre-employment alcohol and drug screening;
- 2—mandatory testing following any accident involving injury, death or significant property damage where human error by the employee holding a designated position may have been a contributing factor;
- 3—testing for reasonable cause, where an employee's behavior or performance while on duty could reasonably be considered to have resulted from impairment or where the employee has been involved in an incident which might have been the result of impairment;
- 4—testing with medical check-ups;
- 5—testing on return to work after an absence of 3 months or more; and
- 6—random testing of designated employees not on duty, as a continuing program.



The test methods currently available are subject to certain limitations, particularly with respect to drugs. Unlike alcohol, traces of some drugs may remain in the body for many days after consumption. While a test will detect the presence of a drug in the body, it will not determine:

- when the drug was taken (whether or not while the employee was on duty);
- the amount of the drug taken; or
- the degree of any impairment induced (if any).

The Group is reluctant to recommend any job related requirement which would interfere with the right of individuals to do as they please during their own time. However, the severity of the risk to public safety from operating railway equipment while impaired and the difficulty in determining the time and quantity of drug consumption or the degree of impairment lead to the conclusion that, as a condition of employment, railway employees in the designated categories should be completely free from drugs.

Tests to detect the presence of alcohol in the body are, by now, well established and well accepted. No changes are proposed in this field apart from endorsing the proposal to bring the rail mode into line with other modes insofar as its treatment under the Criminal Code is concerned. These legislative changes will be included as part of the proposed Railway Safety Act.

The Group concludes that there is justification for all reasonable methods of detection to prevent and control the use of drugs. Test programs 2 (“post-accident”) and 3 (“reasonable cause”) are considered to be essential for this purpose and should be made mandatory for the railway industry. In addition, because of the high risk nature of the duties carried out by these employees, the Task Force believes that railway companies should be given legal authority to institute test programs 1 (“pre-employment”) and 2 (“medical check-up”) on a trial basis. These two tests should be carried out for a period of 3 years and the results monitored to determine if they are effective as a control measure and to identify the impact on employees. A decision on continuing these tests will be made on the basis of the results.

Program 5 (“testing on return to work”) is not necessary because the medical requirements for designated positions should ensure that these employees are in fit condition. Program 6 (“random testing”) is rejected because it represents a serious intrusion into the privacy of the individual which can be avoided if tests 1 to 4 provide the expected safeguards.

Certain conditions are attached to this recommendation with respect to providing assistance to employees found to be using these substances and to protecting their rights and dignity to the greatest extent possible, as follows :

#### Employment Policy :

- the employer must precede an alcohol and drug test program with a formal statement of employment policy which states the rationale for the test program and the consequences of confirmed positive test results in relation to continued employment. Employees must also be made aware that positive test results found as a result of post-accident testing, or testing for cause, may be used as evidence in prosecutions under the Criminal Code, as amended by the proposed Railway Safety Act.

#### Tests :

- decisions to screen for reasonable cause must be made by qualified personnel. Supervisors must be trained in recognition of symptoms and in proper handling of suspected cases;
- test samples must be collected by qualified staff acting under medical supervision;
- tests must be performed by qualified laboratories;
- employees being tested must have the right to provide and have recorded a statement of current medical or other drug use;
- all positive test results must be confirmed by the most reliable test method available, such as gas chromatography or mass spectrometry;
- laboratories must not report positive test results until confirmation as above;
- test results, and any interpretation of the results, must be reported only to the senior medical advisor of the employing company, in accordance with standard medical ethics and any applicable company policies and collective agreements.

#### Employee Assistance :

- employees with confirmed positive test results as the result of regular screening (program 4) must be referred to an employee assistance program for assessment and, if needed, counselling and rehabilitation. Employees must be assured that enrolment in the employee assistance program, whether as the result of regular medical testing or on a voluntary basis, will be treated in absolute confidence by the employer.



Alcohol and drug testing in the railway industry is recommended solely for the purpose of improving the safety of Canadian railways. It will be most successful if it acts as a deterrent to the use of these substances by designated employees. The programs should be instituted as a cooperative effort of railway management and unions, with the support of health services.

To provide necessary legal authority for carrying out these tests and to assist in obtaining the full cooperation of medical practitioners, it is recommended that the government enact enabling legislation. This could be accomplished by including in the proposed Railway Safety Act sections which will:

- require railway companies to carry out "post-accident" and "reasonable cause" testing for use of alcohol and drugs;
- give railway companies legal authority to carry out alcohol and drug testing "pre-employment" and with medical check-ups; and
- permit the establishment of regulations giving the Minister of Transport the power to control the conditions under which testing will be carried out.

## DRUG SCREENING – DECISION TREE

### DESIGNATED POSITIONS

Is the position designated as one in which the incumbent must be free from alcohol and drugs? (These are currently covered by the Canadian Transport Commission's General Order 0-9):

- If:        yes    – these provisions will apply;  
              no     – the employee will be governed by normal conditions of employment.

### A. PRE-EMPLOYMENT

Applicants will be screened for alcohol and specified drugs. If the test results are:

positive – the company may refuse to employ the applicant;

negative – the normal hiring practices will apply.

### B. DURING EMPLOYMENT

As a condition of employment, employees in designated positions must be free of alcohol and drugs. Screening will be carried out as follows:

- a. When moving from a non-designated to a designated position. If the test results are:

positive – the company will have the discretion to refuse the application and the employee will be referred to an Employee Assistance Programme (EAP);

negative – the normal promotional procedures will apply.

- b. Following an accident. If the test results are:

positive – the evidence may be used in a prosecution under the Criminal Code and the employee will be subject to established company disciplinary procedures;

negative – the normal company procedures, including discipline, will apply.



- c. where an employee's behavior or performance while on duty could reasonably be considered to have resulted from impairment or where the employee has been involved in an incident which might have been the result of impairment. If the test results are :
- positive – the evidence may be used in a prosecution under the Criminal Code and the employee will be subject to established company disciplinary procedures;
  - negative – the normal company procedures, including discipline if appropriate, will apply.
- d. As part of regular medical check-ups. If the test results are :
- positive – the employee will be referred to the company Employee Assistance Programme;
  - negative – no action will be taken.

SUMMARY

These procedures will apply only to people in designated positions

CONDITIONS UNDER WHICH SCREENING MAY BE CARRIED OUT	ACTION TAKEN IF TESTED POSITIVE
<u>A.</u> <u>Pre-employment</u>	Company will have the right not to employ the applicant
<u>B.</u> <u>Employees</u>	
a.    Moving from a non designated to a designated position.	Company may refuse the applicant who may be required to go on the EAP.
b.    Post-accident.	Results of tests may be used for proceedings under the Criminal Code and normal company disciplinary procedures may be used.
c.    For cause, where company has reason to believe the employee is working under the influence of drugs or alcohol.	Results of tests may be used for proceedings under the Criminal Code and normal company disciplinary procedures may be used.
d.    Periodic testing at regular medical check up.	Employee will be referred to EAP.



**ANNEX D****HOUSE OF COMMONS****Issue No. 28**

Tuesday, August 4, 1987

Wednesday, August 5, 1987

Tuesday, September 1, 1987

Thursday, September 17, 1987

**Chairman: Bruce Halliday**

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## **NATIONAL HEALTH AND WELFARE**

---

**RESPECTING:**

In accordance with its mandate under Standing  
Order 96(2), a study of Alcohol and Drug Abuse in  
Canada.

**INCLUDING:**

The First Report to the House

---

Second Session of the  
Thirty-Third Parliament  
1986-1987

## THE WORKPLACE

There is clear evidence that drug use in the workplace occurs and that this use creates serious problems for the worker, for fellow workers and for the employer. Individuals do not leave problems at home when they go to work and workers who are experiencing difficulties with drug use at home are also likely to experience problems in the workplace.

Partly as a result of the recent publicity about mandatory drug screening in the workplace and recent action by the United States government to introduce such screening, the issue of drug use on the job has become subject to increased public scrutiny in Canada.

The limited data available indicate that drug use in the workplace follows patterns similar to that elsewhere in society. By far, the most frequently abused drug at work is alcohol. Substance abuse by employees can result in reduced productivity, and increased absenteeism, disability days, and accident rates. In its position paper on mandatory drug testing, the Canadian Labour Congress acknowledges the serious nature of drug use by Canadian workers:

The costs of alcohol and drug use are monumental. The costs can be assessed in health, social and economic terms. Injuries, illnesses and death, marital and emotional problems, and unemployment and lost productivity are the actual costs respectively. Every profession, every occupation, every level in the labour-management hierarchy, and every geographic region of the country is affected by alcohol and drug abuse.

The use of drugs in the workplace may also affect the public. Drug use by transportation sector employees, for example, was frequently cited by witnesses as presenting a potential hazard to the public. According to statistics prepared by the Traffic Injury Research Foundation,<sup>13</sup> tractor-trailer drivers killed in motor vehicle accidents were less likely to have been drinking than were the drivers of automobiles. Nevertheless, of the 56 fatally injured drivers tested in 1984 and 1985, 12 (21%) had been drinking. As with automobile drivers, the fatally injured drivers tended to have high blood alcohol levels.

The Standing Committee heard only limited support for mandatory drug screening of employees and prospective employees. The argument was presented that mandatory drug screening would identify substance abusers and force them to accept treatment, and would also protect the public and other workers by preventing the use of drugs at the workplace. It is interesting to note that none of the witnesses involved in the identification or treatment of employed drug abusers supported mass screening.

<sup>13</sup> Canadian Labour Congress. Position paper on mandatory drug testing. December 1986. p. 1.

<sup>14</sup> A.C. Donelson, P.J. Walsh and G.C. Hass. "Alcohol Use by Persons Fatally Injured in Motor Vehicle Accidents: 1985", The Traffic Injury Research Foundation of Canada. December 1986.



Several reasons for opposing mandatory drug screening were presented to the Committee. In his brief Mr. Paul Welsh, Executive Director of the Rideauwood Institute, raised several concerns about mandatory drug testing:

Drug testing is not used to test for alcohol, the mood altering chemical causing the largest number of accidents, crime, health, social and work performance costs. A positive drug test does not indicate dependence to a drug. It may only indicate one use in the previous 4 - 6 weeks. Drug tests for legal but addictive drugs are of little use since they are medically and legally sanctioned, though potentially dangerous... Drug testing is unreliable, poorly considered and shows little usable information except in the minority of cases.

This scathing rejection of drug testing was supported by other witnesses involved with the treatment of drug abusers.

The Standing Committee was particularly disturbed at the potential for "false positives" in drug screening. False positives occur when urine samples containing no drug substances are erroneously identified as containing drugs. The probability of inaccurate test results is related to the type of urine test used.

For mass screening in the United States, some employers use immunoassay techniques. Antibodies for specific drugs are produced in laboratory animals and then introduced into urine samples from workers. If the drugs in question are present in the urine sample a reaction occurs that can be measured with the assistance of enzymes. Though these tests are less reliable than some competing methods, they are significantly less expensive, and are therefore attractive for mass screening programs.

The use of gas chromatography/mass spectrometry (gc/ms) provides a more accurate method of testing for drugs. Gas chromatography separates the compound and the mass spectrometry measures the unique profile the chemical produces. The main disadvantage of this method is its cost. Currently, a two-stage screening method in which only positive samples in immunoassay are subject to gc/ms costs approximately \$35 per subject screening.

It should be recognized that laboratories in the United States using the less expensive immunoassay techniques have been shown to have an unacceptably high rate of inaccurate results. The U.S. Centers for Disease Control in collaboration with the National Institute on Drug Abuse conducted a proficiency testing program of laboratories involved in routine drug screening and found that the numbers of both false positives and false negatives were unacceptably high.<sup>15</sup>

In speaking of mandatory drug testing, Mr. Doug Hockley, Program Manager for the Employee Assistance Program of British Columbia Telephone Company, indicated such efforts may reduce the effectiveness of other approaches:

As a generalized tool to be used by management, I find it [mandatory employee drug testing] abominable. It is costly. It subverts all the efforts that have gone into producing a management-labour climate that is workable between two sides... The issue of drug testing can be dealt with more effectively by informed supervisors and informed labour representatives understanding the nature of substance abuse... If that were to happen there would be no need for drug testing.

<sup>15</sup> H.J. Hansen, S.P. Caudill and D.J. Boone, "Crisis in Drug Testing: Results of CDC Blind Study, *Journal of the American Medical Association*, 252(16): Ap 26, 1985, p. 2382-2387.

Some witnesses before the Standing Committee did give limited support to mandatory drug testing in exceptional circumstances. There are situations in which the safety of the public or fellow workers is clearly at stake. In a series of recommendations on employee drug screening, the Addiction Research Foundation recommended that mass screening not be implemented and that drug screening be considered only for employees who show deficits in job performance *and* whose behaviour in the workplace is judged to constitute a safety risk.<sup>16</sup>

The Standing Committee grappled long and hard with the difficult technical and ethical questions surrounding the issue of mandatory employee drug screening. The Standing Committee agrees with the thrust of the Addiction Research Foundation advice on the subject. The issue of mandatory employee drug testing is a public health and safety issue *only* and must be so treated.

It is the responsibility of the employer to weigh carefully the employment suitability of probationary employees, including the careful monitoring of behaviour which may indicate the need for drug testing. Mass or random screening of job applicants, however, is neither sensible nor acceptable.

15. The Standing Committee recommends that employers not introduce mass or random drug screening of either job applicants or employees. Only in exceptional cases in which drug use by employees constitutes a real risk to safety, the Standing Committee recommends that drug screening may be introduced under the following conditions:

- i. there must be cause, i.e., the employee must have shown evidence of impairment or of performance difficulties;
- ii. the testing procedure must provide a secure chain of evidence to ensure samples have not been tampered with or unintentionally altered;
- iii. the specimen must be collected in a manner which protects the privacy and dignity of the individual;
- iv. all positive test results must be confirmed by gas chromatography/mass spectrometry, or test of equal precision and specificity;
- v. testing must be used to assist the employee in seeking appropriate treatment for drug abuse where warranted; test results should not be used as evidence in criminal proceedings;
- vi. results of positive tests and confirmations should be conveyed to a licensed medical practitioner acceptable to both the employee and the employer. The employee will be given the opportunity to meet with the medical practitioner or to present evidence with regard to the positive finding before the medical practitioner recommends a course of action to the employee and the employer; and
- vii. any limited drug testing which may be introduced must include screening for alcohol abuse.

---

<sup>16</sup> Addiction Research Foundation, "Employee-Related Drug Screening: Public Health and Safety Perspective", March 1987.



The behaviour of the federal government, a significant employer of Canadians, directly affects the lives of hundreds of thousands of citizens and serves as a model to other employers. For the more than one half million Canadians employed by the federal government in the Public Service, in the Canadian Armed Forces, in the RCMP, and in our Crown corporations, commissions and agencies, the Standing Committee recommends a policy that will balance the well-being of the worker with the need to promote safety in the workplace.

**16. The Standing Committee recommends:**

- i. that the policy proposed in recommendation 15 be immediately implemented by appropriate methods for all employees of the federal government, its Crown corporations, its agencies, boards and commissions; and
  - ii. that the Government of Canada consider legislation to limit and control mandatory drug screening in the private sector.
- 

The Standing Committee received evidence of more positive approaches to reducing workplace substance abuse and its damaging effects. The growth of Employee Assistance Programs and the cooperation between management and labour in assisting the troubled employee are grounds for optimism.

Employee Assistance Programs involve the development of written policies to establish procedures designed to assist workers who are experiencing substance abuse problems. These policies are aimed at identifying problems earlier and providing confidential ways for employees to seek assistance. Often developed jointly by management and labour, Employee Assistance Programs help troubled workers to find needed treatment and rehabilitation services.

The Standing Committee was told of the high rate of success of Employee Assistance Programs. These programs have reduced absenteeism, accidents and health care costs and have improved employee morale and productivity. These programs appear to have higher rates of use where they are developed by collaboration between management and labour and where employees have options with regard to the individuals available to offer counselling and referral to appropriate treatment.

On the basis of the evidence received, the Standing Committee believes Employee Assistance Programs should be made available to workers experiencing drug problems. Termination of employment should be seen as a last resort, following referral to an Employee Assistance Program and suspension without pay, if required. The Committee wishes to see Employee Assistance Programs introduced broadly in Canada with the Government of Canada taking steps to ensure that all employees under its jurisdiction have access to them.

- 17. The Standing Committee recommends that Employee Assistance Programs be made available to all employees under the jurisdiction of the federal government and, wherever possible, these programs be introduced as a joint effort by management and labour.**
-

While the federal government should make Employee Assistance Programs available to its employees experiencing difficulty, in certain cases these programs should also be made available to immediate family members. This should be the case where families may live in isolated conditions because of employment, or where frequent moves may make it difficult for immediate family members to establish links with the community. Families of Canadian Armed Forces personnel, for example, should be eligible for counselling within Employee Assistance Programs.

18. The Standing Committee recommends that the immediate family members of federal government employees whose employment requires frequent moves or geographic isolation be eligible for participation in Employee Assistance Programs.



## ANNEX E

## EMPLOYEE-RELATED DRUG SCREENING

### *A Public Health and Safety Perspective*

---

Employment-related drug screening is likely to be one of the most contentious issues in labor-management relations in the next decade. The growing practice of employers to institute programs of drug testing--selectively, randomly, or comprehensively--led the Addiction Research Foundation, in May, 1986, to establish a task group on employment-related drug screening from a public health and safety perspective. This document presents the recommendations of that group, together with a brief background summary. Its purpose is to contribute to informed public discussion of the issue.

March, 1987

## RECOMMENDATIONS

With respect to employment-related drug screening,\* the Addiction Research Foundation recommends that:

- 1) Mass or random drug screening for all employees and/or applicants for employment not be implemented;
- 2) Drug screening be considered for employees who show deficits in job performance and whose behavior in the workplace is judged to constitute a safety risk to self or others.

All such cases be referred to a qualified medical practitioner; the decision to test for drugs be made by this individual;

- 3) Pre-employment and continued random drug screening be considered for employees in jobs that pose risk to co-workers

---

\*In these recommendations, the term drug screening refers to screenings for alcohol and other drugs.



and/or the public and that are unsupervised for periods such that evidence of impairment would not normally be subject to observation;

- 4) If drug screening is instituted, the following procedures be followed to guarantee valid, accurate, and confidential results:

— Samples should be collected by qualified staff under medical supervision and be forwarded to a qualified laboratory;

— The individual being tested should have the right to provide and to have recorded a statement of current medical or other drug use;

— All positive results should be confirmed by gas chromatography/mass spectrometry. The laboratory should not forward positive test results unless the results have been confirmed by this method;

— The laboratory should communicate test results only to the licensed medical practitioner who forwarded the test samples to the laboratory;

- The practitioner should report back to the employer on the results of the testing and his/her interpretation of same in accordance with standard medical ethics and any applicable company policies and collective agreements;
- 5) If drug screening is instituted, employees with confirmed positive test results be referred to an employee assistance program for assessment and, if needed, counselling and rehabilitation;
- 6) If drug screening is instituted, it be preceded by a formal employment policy stating the rationale for the testing and the consequences of confirmed positive test(s) results in relation to continuation of employment.



## BACKGROUND

Alcohol and other drug use is a fact of life in Ontario, especially in the under-30 age category. A 1984 survey indicates 84% of Ontario adults aged 18 and more use alcohol, 11% use marijuana, and 3% use cocaine (1). In the same survey, 90% of 18 to 29 year olds reported using alcohol, 28% marijuana, and 7% cocaine.

There is no doubt that alcohol and other drug abuse is a significant public health and safety problem. Alcohol and a number of illicit and controlled drugs have been shown to alter motor coordination and/or perceptual ability; their use can thus result in industrial and road accidents (2,3).

The actual extent of alcohol and other drug abuse in the workplace is unclear, especially in Canada, where no statistics are available.

However, studies emerging in the United States suggest that drug monitoring is having beneficial effects, especially when combined with employee assistance programs. Although some programs started without the backing of scientific evidence, their results support the premise that monitoring of drug use, whether at work or off-site, reduces accidents in the workplace.

Urine testing for various drugs can be done accurately if the proper equipment, staff, and procedures are used. Although the legal right of employers to require urine tests of current employees is not clear for all situations, urine testing may be permissible for new job applicants.

However, urine testing is intrusive. It requires that a urine sample be obtained in full view of a staff person not necessarily known to the donor. Once in the possession of the employer's agent, it can be tested for a variety of compounds, not always with the full consent of the donor, to whom the results are not always communicated. Moreover, urine tests can only measure past use and not impairment on the job.

Therefore, we suggest that urine tests should only be used where the safety of the public, the employee, or other workers is involved, or as a supplement to indications of impairment that are observed by other means.

There is direct as well as circumstantial evidence to indicate that impairment from the use of alcohol and other drugs in Ontario workplaces could affect individual and public safety. Heavy use of alcohol and other drugs does correlate with an increased risk of accidents. But it is not clear what, if any, increased risk can be attributed to moderate alcohol or drug use away from the workplace.



For these reasons, we suggest that urine testing should be limited to employees in occupations that pose a risk to co-workers and/or the public.

Where special precautions are warranted, blood tests would be more appropriate than urine screens, as blood levels correlate more accurately with actual levels of impairment.

But before blood tests are utilized, there should be other indications of impairment, or the work situation should be one that justifies such measures to prevent accidents or to allay legitimate public concerns.

In situations where impairment is suspected, the decision to test should be made by a qualified medical practitioner. Managers, supervisors, or security staff can refer to a medical practitioner but should not have the authority to require tests. In this way, confidentiality can be preserved while providing protection for the public and/or other employees. When test results are returned to the workplace, they should go back to the medical practitioner, who is bound by discipline and law to preserve confidentiality.

Employers should also note that other interventions, such as health education, employee assistance programs, regular performance appraisals, and security checks, should also be considered in any attempt to reduce risks due to drug abuse in the workplace.

Some of the interventions currently used in Ontario are:

Employee Assistance Programs, which provide counselling and rehabilitation for employees with problems;

Union Counsellor Programs, which train union members to help fellow workers in the use of community resources to deal with problems;

Health Education Programs, which suggest positive options to lifestyle and health habits that could lead to addiction problems;

Security Inspection Programs, which train security staff to recognize drugs and signs of impairment.

Our experience suggests that all such interventions are most effective when they are instituted as cooperative efforts among labor, management, and health services.

### **Acknowledgements**

The Addiction Research Foundation would like to thank the many individuals and agencies who contributed to the work of the task group.



### References

1. Statistics on Alcohol and Drug Use in Canada and Other Countries. Addiction Research Foundation, Toronto, 1985.
2. Vingilis, E., in Research Advances in Alcohol and Drug Problems (Ed. R. Smart et al.), Vol . 7. pp. 299-342. Plenum Press, New York, 1983.
3. Shain, M. Accid. Anal. and Prevent., 14, 239-246 (1982).

A BACKGROUND READING document to this BEST ADVICE on Employee-Related Drug Screening—A Public Health and Safety Perspective is available from: Information and Promotion, Addiction Research Foundation, 33 Russell Street, Toronto, M5S 2S1.

Copyright • 1987 Alcoholism and Drug Addiction Research Foundation, Toronto. All rights reserved. Printed in Canada.

## ANNEX F



The Standing Committee on Transport has the honour to present its

## FIFTH REPORT

Pursuant to Standing Order 96(2), your Committee has considered the problem of drug and alcohol abuse in the railway industry.

During its consideration of Bill C-105, your Committee heard evidence regarding testing for drug and alcohol abuse in the railway industry and the necessity for comprehensive employee assistance programs (EAPs). The Committee therefore recommends:

1. that, after consultation with employers and unions, the Government develop on an urgent basis a comprehensive policy regarding drug and alcohol testing in the workplace;
2. that the Government give the highest priority to the enactment of comprehensive legislation predicated upon that policy;
3. that the Minister of Transport ensure that there is provision in the legislation for the alcohol and drug testing of transportation employees after an accident, and for reasonable cause where there is paramount concern for safety;
4. that the railway companies immediately consult with their unions regarding the establishment of mutually agreed upon and jointly administered EAPs; and
5. that in the event that no agreement can be reached regarding the establishment of an EAP, the Minister of Transport take immediate action under Section 18 of the Railway Safety Act to make regulations respecting the establishment of, and standards for, employee assistance programs for railway companies.



Pursuant to Standing Order 99(2), the Committee requests that the Government table a comprehensive response to its report.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issues 47, 49, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 58, 59 and 60 which includes this report) is tabled.

Respectfully submitted,

Patrick Nowlan, M.P.  
Chairman

**ANNEX G**



Canadian Human Rights  
Commission

# Speech

---

NOTES FOR REMARKS

BY

R.G.L. FAIRWEATHER

CHIEF COMMISSIONER

CANADIAN HUMAN RIGHTS COMMISSION

TO THE CONFERENCE ON

“SUBSTANCE ABUSE IN THE WORKPLACE :

DRAWING THE LINE”

A KEYNOTE ADDRESS

HOLIDAY INN DOWNTOWN  
TORONTO, ONTARIO

WEDNESDAY  
9:10 A.M.  
MAY 27, 1987

CHECK AGAINST DELIVERY



Thank you for those generous words of introduction, and for inviting me here today to begin what I am sure will be an informative session on a very provocative subject. The theme of this conference is "Substance Abuse in the Workplace: Drawing the Line" and I have been asked to comment specifically on the "social problem of substance abuse".

It seems to me that the problem of substance abuse can be fully understood only by piecing together its effect on the individual, on business and on society.

I am sure you are all aware that there are very few objective data on the nature or extent of the problem of substance abuse, especially drug abuse, in Canada. Most of our impressions about the problem are based on U.S. data. Indeed, the conclusions I will reach are based on those data.

This lack of Canada – specific information should concern us, but does not relieve us of the need to focus upon the situation in Canada. After all, there is no reason to believe that that situation is fundamentally different in our country.

And certainly the available evidence leaves no doubt substance abuse causes severe harm to the individual. I do not simply mean the physiological and psychological damage suffered by the abuser – these are well documented. What concerns me most, and what should concern society most, is the waste of individual human potential and creativity that substance abuse causes. This waste can be big or small. It may be barely perceptible and of little lasting consequence – as with a student who receives a 'B' rather than the 'A' he or she is capable of, or it may be catastrophic – as with an individual whose abuse leads to job loss, marriage breakdown or imprisonment. Whatever the intensity, the harm is real, if in many ways incalculable.

The impact on business is also serious. A number of U.S. studies document the increased absenteeism, the drop in productivity, the rise in work-related accidents and the growing incidence of theft and fraud in the workplace, all apparently related to drug and alcohol abuse. Obviously, then, the harm associated with substance abuse is not only related to the individual, it also results in increased costs and lower rates of productivity for business.

Society too absorbs these costs: costs associated with the policing, treatment and incarceration of substance abusers, costs associated with unemployment due to decreased productivity and competitiveness, costs associated with the drain of funds into illegal channels and potential costs involved in accident clean up, including ecological damage.

The conclusion is inescapable: substance abuse is harmful to us all. This simple fact confronts us every day: in media accounts of highway deaths attributable to alcohol consumption and of crimes, often quite serious ones, at least partially attributable to chemical dependency; in reports on the use of alcohol and drugs by school-aged children; in the testimony of experts who detail the physical and psychological harm to the individual caused by the abuse of these substances.

The Addiction Research Foundation has come to this same conclusion. In a recently published study, Employee—Related Drug Screening, it reports that “there is no doubt alcohol and drug use is a significant public health and safety problem”.

Canada, as a society, has recognized the severity of the problem and demonstrated its deep concern with the issue by, for example, making the mere use of certain drugs a criminal offence, by restricting the advertisement and sale of alcohol, by setting up and funding preventive and rehabilitation programs. It seems to me, therefore, that the problem which confronts us is not substance abuse, but what to do about it, specifically whether drug and alcohol testing or screening is an appropriate response to that problem. This is a very much more complex and controversial question.

To be totally honest, while this conference is to deal with “substance” screening, the real issue for employers seems to be drug testing. This even though alcohol, because of its much wider use and abuse, may well cause more harm to business. This suggests to me that employers may not be considering the use of substance screening merely because of noted job deficiencies, but rather for reasons reflecting a moral concern with the use of illegal drugs. This moral concern may be valid, but it is surely misplaced when held out as a business necessity.

It seems clear, then, that the issue of whether drug and alcohol testing is a proper response to the problem of substance abuse involves a consideration of legal and ethical principles, and the weighing and balancing of competing rights. Perhaps the central consideration is this: to what extent are we willing to infringe on the rights of an individual to act in his or her private life without unnecessary and unwarranted intrusion?

And substance testing is an intrusion. The most common testing procedure requires providing a urine sample in front of witnesses and gives the individual being tested no control over the use of that sample. Moreover, drug and alcohol testing does not and cannot detect abuse but merely usage, and sometimes usage that has occurred a considerable time before the test. Nor is it restricted to detecting on-the-job usage. Substance screening, therefore, does not necessarily deal either with substance abuse or with abuse in the workplace.



I hope you can see some of the very real problems that confront us.

In some ways the question of how far we are willing to infringe upon the rights of individuals has already been answered in that a number of legal instruments define the limits within which we are permitted to intrude. For example, section 7 of the Charter of Rights and Freedoms guarantees the right of security of persons, and section 8 provides security from unreasonable searches. Both of these sections might prevent a government from initiating substance testing. Perhaps more to the point, the Canadian Human Rights Act and similar provincial human rights legislation might also limit the extent to which drug and alcohol testing can be applied and what action an employer can take based solely on test results.

I know that Peter Mercer from the Faculty of Law at the University of Western Ontario will be talking about the legal implications of drug screening, but given my position with the Canadian Human Rights Commission I would be remiss if I didn't make some general comment on the relation of the Canadian Human Rights Act to the issue of substance testing.

The first question, of course, is: why is the Commission implicated at all in the issue? Well, the answer is simple:

- section 2 of the Canadian Human Rights Act provides that it is discriminatory to make distinctions in employment on the ground of disability and section 20 specifically provides that the term "disability" includes "existing or previous dependency on alcohol or a drug." Now I know I indicated earlier that testing cannot distinguish between "recreational" and "dependent" use of alcohol or drugs. However, it may be reasonable to conclude, depending of course on the circumstances, that any adverse action taken by an employer following a 'positive' test is taken on the presumption that the employee is substance dependent. Both Commission policy and case law hold that an action taken because an individual is perceived to have a disability is discriminatory, even though that individual is not in fact disabled.
- not only does the Act, then, include dependency or perceived dependency on alcohol or drugs within the meaning of the definition of a prohibited ground of discrimination—disability—it also specifically prohibits certain actions, practices and policies if they result in the refusal to employ or to continue to employ an individual or class of individuals, or if they deprive an individual or class of individuals of an employment opportunity.

I cannot say that the Act provides a blanket prohibition against substance testing. For example, it might be argued that substance testing, if it is used to provide assistance to employees with a drug or alcohol problem rather than to dismiss employees and if it results from observed on-the-job deficiencies, is not contrary to the Act. This is because such a use of substance testing may be seen as having no adverse consequence on the individual in question. Just as clearly, however, the general application of drug and alcohol testing that results in the dismissal of individuals who test positive will be seen as potentially discriminatory and therefore contrary to the Canadian Human Rights Act.

There is one limitation to this general principle: section 14 (a) of the Act provides that any employment practice which might otherwise be considered discriminatory is not if it is based on a bona fide occupational requirement, or “b.f.o.r.”, as we in the business refer to it.

There is considerable jurisprudence defining exactly what constitutes a b.f.o.r. The leading case, *Etobicoke*, defines two tests which must be satisfied.

The first test, a subjective one, is meant to determine whether the limitation was, in the language of the court, “imposed honestly, in good faith, and in the sincerely held belief that such limitation is imposed in the interests of the adequate performance of the work involved with all reasonable dispatch, safety and economy, and not for ulterior or extraneous reasons.” In other words, an employer who introduces a restriction which limits the opportunities of an individual protected by the Act must honestly believe that the restriction is necessary because of the nature of the job, and not for any other reason.

The second test, an objective one, requires that the limitation relate, again in the language of the court “to the performance of the employment concern, in that it is reasonably necessary to assure the efficient and economical performance of the job without endangering the employee, his fellow employees and the general public”. In other words, the employer must show that the restriction is necessary for the safe, economical and efficient performance of the job.

Lastly, the court emphasized that, normally, an individual assessment of an employee’s ability to perform the work was required and that a blanket exclusion was not acceptable.

In addition to these standards, the Commission also believes that section 14(a) imposes upon the employer a duty to reasonably accommodate the individual.



What exactly does this mean for the issue of substance screening?

Well, first, it means that such testing cannot be instituted merely to identify individuals an employer might consider undesirable. The employer must sincerely believe that the fact that an employee or potential employee has used drugs or alcohol recently poses a significant performance problem given the nature of the job in question. The use of tests for ulterior motives, to test for AIDS or to identify other medical problems, or even as a means of combatting the social problem of substance abuse, would not be permissible.

Second, the employer must have some objective evidence to support the claim that the use of a particular drug or alcohol has a significant negative affect on an individual's ability to perform the essential duties of the job in question. "Objective" means that there is a relation drawn between scientific or empirical data or expert opinion and the effects of the particular substance involved on the ability of the individual to perform the actual essential duties of the job.

Third, the employer must assess the individual's ability to perform the job himself or herself and not make blanket assumptions. This implies that, normally, the testing should flow from observed poor job performance, and that it must be reasonably concluded that the individual concerned has an actual problem with substance use.

Lastly, even where drug and alcohol abuse is found, the employer must attempt to accommodate the individual. In the context of substance testing, this may mean providing the concerned individual with some form of assistance such as enrolling them in an Employee Assistance Program.

In summary, then, substance testing must be seen as potentially contrary to the Canadian Human Rights Act. Such testing may, however, be permissible when the essential duties of the job require that an employee or potential employee be free from the effects, even the residual effects, of alcohol or a drug. In addition, the testing must be used to direct employees to rehabilitation services.

These conclusions, I might add, are consistent with those reached by the Addiction Research Foundation in the publication I mentioned previously. Its report, which I believe presents a balanced and enlightened view of the issue, recommended:

- that mass and random drug screening for all employees and for applicants should not be implemented and that individual testing be considered only when observed performance deficiencies or behaviour warrant it;
- that pre-employment or random testing should only be considered for individuals in jobs that pose a risk and where evidence of impairment could not be observed; and
- that drug screening, if used at all, should be used to refer employees to an Employment Assistance Program.

I believe that, given the fair-mindedness of Canadians, this enlightened view will prevail.



## **APPENDICE «TRPT-2»**

**Président**  
**A. Passaretti**

**Secrétaire Exécutif**  
**E.G. Abbot, B.A., LL.B.**

### **COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

#### **OBJET :**

**STRATÉGIE DE TRANSPORTS CANADA  
EN MATIÈRE DE DÉPISTAGE DE L'ALCOOL  
ET DES DROGUES DANS LES POSTES D'INTÉRÊT  
POUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS**

#### **MÉMOIRE DE**

**L'ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS DU CANADA**

**le 5 avril 1990**

**L'ASSOCIATION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS DU CANADA**

301-100, rue Metcalfe, Ottawa (Ontario) K1P 5M1

613/236-6945

Monsieur le président, Messieurs les membres du Comité :

## INTRODUCTION.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada (ASCC) se compose de onze syndicats représentant la majorité des travailleurs syndiqués des chemins de fer. Les employés visés par la stratégie proposée de dépistage des drogues font tous partie de syndicats membres de l'ASCC.

De concert avec Transports Canada, l'ASCC étudie depuis trois ans la question du dépistage de l'alcool et des drogues chez les titulaires de postes d'intérêt pour la sécurité. Le Comité permanent des transports s'est penché aussi sur la question dans le cadre de ses audiences sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Les employés de chemin de fer visés par la stratégie proposée de dépistage des drogues sont assujettis depuis plus de trente ans à un règlement du gouvernement concernant l'usage et la possession d'alcool et de drogues. Il s'agit de la règle G du «*Règlement unifié d'exploitation*» :

«Il est interdit aux employés de consommer des boissons alcooliques ou de faire usage de stupéfiants avant et pendant le travail, et même d'en avoir en leur possession au travail.»

Bien que, dans son rapport, la commission d'enquête sur l'accident ferroviaire de Hinton n'ait pas incriminé l'alcool ou les drogues, les deux grandes sociétés ferroviaires du Canada ont écrit au ministre des Transports de l'époque, M. John C. Crosbie, au sujet de leurs préoccupations relatives à l'usage des drogues dans les chemins de fer canadiens.

En avril 1987, le ministre des Transports a établi un groupe de travail chargé de dresser un plan d'action et d'enquêter sur l'usage de l'alcool et des drogues chez les employés des chemins de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité et d'indiquer les mesures législatives que devrait prendre Transports Canada. J'ai fait partie de ce groupe de travail en tant que représentant de l'ASCC.

L'ASCC soutenait que rien ne justifie le dépistage des drogues chez les employés de chemin de fer étant donné que le problème se pose à peine et que la réglementation en place, à savoir la règle G du Règlement unifié d'exploitation, donne aux sociétés ferroviaires les moyens d'y remédier.

Il était évident, toutefois, que le ministre des Transports était déterminé à prendre des mesures législatives. Le groupe de travail s'est réuni plusieurs fois. Il a chargé une maison indépendante, Price Waterhouse, d'effectuer une enquête auprès des employés de chemin de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité. Il ressort de cette enquête comme de celles que Santé et Bien-être social Canada a menées auprès d'un échantillon représentatif de



Canadiens, que l'usage des drogues est très peu répandu. Comme les employés de chemin de fer sont des Canadiens ordinaires, ces résultats n'ont rien d'étonnant.

L'enquête de Transports Canada sur l'ensemble des modes de transport a donné les mêmes résultats. Voici ce qu'on lit à la page 3 de la stratégie :

«Il ressort de l'enquête que les habitudes de consommation d'alcool et de drogues sont semblables à celles de l'ensemble de la population canadienne. Un petit pourcentage de titulaires de postes d'intérêt pour la sécurité exerçaient parfois leurs fonctions sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue.»

### LE DÉPISTAGE ALÉATOIRE

Au sein du groupe de travail, l'ASCC s'est opposée d'entrée de jeu au dépistage aléatoire des drogues quelles que soient les circonstances et, si le groupe de travail n'avait pas vite décidé de renoncer à l'idée, elle s'en serait retirée.

L'ASCC expose sa position sur le dépistage obligatoire des drogues chez les employés de chemin de fer dans la lettre qu'elle a envoyée le 20 juillet 1987 au sous-ministre adjoint de Transports Canada, M. V. Barbeau (Appendice A).

Les Chemins de fer Canadien National et CP Rail font état de l'opposition des sociétés ferroviaires au dépistage aléatoire des drogues dans une lettre qu'ils ont envoyée au sous-ministre adjoint des Transports, M. V. Barbeau (Appendice B).

Le 18 janvier 1988, le ministre des Transports a rendu publics le rapport du groupe de travail et l'enquête de Price Waterhouse sur les employés de chemin de fer (Appendice C).

À la page 6 du rapport adopté par le ministre des Transports, le groupe de travail rejette le dépistage aléatoire des drogues dans les termes suivants :

«Le programme 5 (test au retour au travail) serait superflu étant donné que les exigences médicales relatives aux postes désignés devraient suffire. Le programme 6 (test au hasard) est inacceptable car il constitue une intrusion inadmissible dans la vie privée des intéressés, intrusion qui peut être évitée si les tests 1 à 4 assurent la protection des particuliers.» (c'est nous qui soulignons)

Dans le rapport qu'il a déposé en septembre 1987 à la Chambre des communes conformément à la clause 96(2) du Règlement au sujet d'une étude sur l'alcoolisme et la toxicomanie au Canada, le Comité permanent de la santé nationale et du bien-être social s'oppose à toute forme de dépistage aléatoire des drogues (Appendice D).

À la page 31 de son rapport, le Comité permanent fait la recommandation suivante :

«Le Comité permanent recommande que les employeurs ne soumettent pas à des tests de dépistage des drogues tous les candidats à un emploi ou tous leurs employés, ni même une partie de ceux-ci choisis au hasard. C'est uniquement dans des situations exceptionnelles, lorsque la consommation de drogues par des employés constitue un risque réel sur le plan de la sécurité, que le Comité permanent recommande qu'on procède à des tests de dépistage dans les conditions suivantes :

- i) il doit exister une raison, c'est-à-dire que l'employé doit avoir des signes montrant qu'il avait des facultés affaiblies ou qu'il avait du mal à s'acquitter de son travail;
- ii) la méthode de test doit être rigoureuse au point qu'il soit impossible de modifier, volontairement ou non, des éléments de preuve;
- iii) les échantillons doivent être prélevés d'une manière qui protège le droit à la vie privée et à la dignité de la personne;
- iv) tous les résultats de tests positifs doivent être confirmés par la chromatographie des gaz/spectrométrie de masse, ou par d'autres tests tout aussi précis et spécifiques;
- v) les tests doivent permettre d'aider le salarié à trouver un traitement adéquat pour son genre de toxicomanie, le cas échéant. Les résultats des tests ne devront pas être utilisés comme éléments de preuve dans des poursuites au criminel;
- vi) les résultats des tests positifs et les confirmations devront être remis à un médecin reconnu, lequel aura l'aval de l'employé et de l'employeur. L'employé aura l'occasion de rencontrer le médecin ou de donner son avis sur les résultats positifs du test avant que le médecin ne recommande une ligne de conduite à l'employé et à l'employeur;
- vii) le cas échéant, tout test limité de dépistage de la drogue devra aussi servir à mesurer la consommation d'alcool.»

Au sein du groupe de travail, l'ASCC soutenait que l'éventuel dépistage des drogues chez les employés des chemins de fer devait se faire dans le respect de ces recommandations. Les recommandations du groupe de travail de Transports Canada, que le ministre des Transports a acceptées, cadrent avec les recommandations du Comité permanent de la santé nationale et du bien-être social.

En mars 1987, la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie de Toronto (Ontario), une autorité en la matière, a publié une étude intitulée «*Employee-Related Drug Screening — A Public Health and Safety Perspective*» Un résumé du rapport et ses recommandations figurent à l'Appendice E. En voici la première recommandation :



«Que le dépistage en masse ou au hasard des drogues chez les employés ou les candidats à l'emploi ne soit pas mis en oeuvre.»

Le Comité permanent des transports s'est penché sur la question de l'abus de l'alcool et des drogues dans l'industrie ferroviaire pendant ses audiences sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Conformément au paragraphe 96(2) du Règlement, le Comité permanent des transports a déposé, en mai 1988, son cinquième rapport à la Chambre des communes concernant le problème de l'abus des drogues et de l'alcool dans l'industrie ferroviaire (Appendice F).

Dans son rapport, le Comité permanent des transports ne recommande aucune forme de dépistage aléatoire des drogues sauf dans les deux circonstances dont il fait état à l'alinéa 3 que voici :

«que le ministre des Transports veille à ce que cette loi prévoie la vérification du taux d'alcool et de drogue des employés des transports après un accident et pour un motif raisonnable de sécurité.»

On justifie fondamentalement le dépistage aléatoire des drogues chez les employés de chemin de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité comme moyen de combattre l'usage des drogues au travail comme ailleurs. Or, la théorie de la dissuasion s'est avérée dénuée d'efficacité.

De façon intuitive et sur la foi de l'enquête Price Waterhouse, on peut dire que plus de 95 p. 100 des employés de chemin de fer ne font usage d'aucune drogue au travail comme ailleurs. Les autres, qui font peut-être usage de drogues au travail ou ailleurs, continueront, pour la plupart, de le faire étant donné que les chances d'échapper à un dépistage aléatoire sont d'environ 20 pour 1.

Il est scientifiquement et statistiquement reconnu dans d'autres domaines que les sanctions ou les avertissements contre les dangers pour la santé ne constituent pas de bons moyens de dissuasion (pensons, entre autres, à la peine de mort et à l'usage du tabac).

Un test de dépistage positif n'a ni corrélation ni relation avec la sécurité ferroviaire. Tout ce qu'il indique, c'est que, au moment de l'administration du test, le sérum sanguin de l'employé contenait une certaine quantité d'une drogue. La drogue peut s'être introduite dans l'organisme des jours ou des semaines auparavant. L'employé n'a donc pas les facultés affaiblies et ne présente aucun risque au moment du test. C'est un fait établi scientifiquement et non seulement l'opinion de l'ASCC.

S'il n'y a pas de corrélation entre les résultats du dépistage aléatoire des drogues et le danger pour la sécurité au moment de l'administration du test, il faut en conclure que le dépistage des drogues n'améliorera pas la sécurité des chemins de fer.

Si, toutefois, le dépistage aléatoire des drogues a pour but de punir ceux qui font usage de drogues au travail ou ailleurs en leur faisant perdre leur emploi ou en leur infligeant des mesures disciplinaires, pourquoi le réserver aux employés de chemin de fer ou de transport qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité. Si l'objectif de la loi est de débarrasser le Canada de l'usage des drogues, tous les Canadiens devraient être assujettis au dépistage aléatoire des drogues en milieu de travail.

L'ASCC soutient que, comme il n'y a pas de lien entre les résultats du dépistage aléatoire des drogues au moment du test et l'affaiblissement des facultés mentales ou physiques, le dépistage aléatoire des drogues n'aura pas d'effet sur la sécurité ferroviaire. Le dépistage aléatoire des drogues s'avère scientifiquement et logiquement inefficace et n'est rien d'autre qu'un épouvantail ou un placebo proposé au peuple canadien par un gouvernement sournois et hypocrite. Le dépistage aléatoire des drogues crée l'impression que le gouvernement prend des mesures énergiques pour assurer la sécurité des transports au Canada alors qu'il ressort des données scientifiques qu'il n'a rien à voir avec la sécurité dans les transports.

Le seul lien entre l'alcool, les drogues, la crise épileptique, le diabète, l'apoplexie, la crise cardiaque, etc., c'est l'affaiblissement immédiat ou éventuel des facultés au travail. Toutes ces conditions peuvent être dépistées soit dans le cadre de l'examen médical régulier soit par les superviseurs et les collègues. Il faut prendre les mesures qui s'imposent lorsque l'affaiblissement des facultés risque de mettre en danger la vie des employés ou du public. Il est alors question de «cause probable».

Au sein du groupe de travail de Transports Canada, l'ASCC appuyait le dépistage des drogues chez les employés des chemins de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité sur la base de la cause probable. Si l'on a des doutes sur la capacité de l'employé à exercer ses fonctions en toute sécurité, il faut le relever immédiatement de ses fonctions au nom de la sécurité du public. On peut justifier le retrait du service et établir les mesures à prendre à une date ultérieure. Si l'alcool est en cause ou s'il faut procéder à un test de dépistage, on peut alors agir conformément aux procédures et aux garanties établies à l'égard de ces tests et dans le respect de la convention collective.

Le Comité permanent des transports a adopté à l'unanimité la même position que l'ASCC en ce qui concerne le dépistage des drogues. C'est que, comme elle est logique, elle est raisonnable et elle est liée directement à la protection de la sécurité des employés et du public. Le dépistage aléatoire des drogues est illogique, insensé et injuste et n'a rien à voir



avec la sécurité dans les transports. C'est pourquoi l'ASCC, le Comité permanent des transports, le ministre des Transports de l'époque et les chemins de fer canadiens l'ont rejeté.

Nous n'avons trouvé en Amérique du Nord aucune autorité qui appuie ou recommande le dépistage aléatoire en milieu de travail comme mesure efficace de protection du public ou des employés. En revanche, de nombreux spécialistes, après avoir étudié à fond la question, s'inscrivent sans équivoque en faux contre le dépistage aléatoire en milieu de travail comme moyen de dissuasion ou de protection de la sécurité du public ou des employés.

L'ASCC presse le comité de rejeter à nouveau le dépistage aléatoire des drogues.

On trouvera à l'Appendice G le texte du discours que l'ancien président de la Commission canadienne des droits de la personne, M. R.G.L. Fairweather, a prononcé, le 27 mai 1987, à la conférence intitulée «L'alcoolisme et la toxicomanie au travail : où fixer les limites». L'ASCC est entièrement d'accord avec M. Fairweather lorsqu'il déclare ce qui suit :

«À mon avis, cela signifie que les employeurs ne s'intéressent pas aux tests de dépistage que pour des motifs de productivité, mais bien pour des raisons de moralité concernant l'usage de drogues illégales. Cette attitude est défendable, mais elle n'a guère sa place dans le secteur de l'entreprise.»

«En outre, ces tests ne peuvent établir s'il y a abus de drogues ou d'alcool, mais seulement s'il y a eu consommation de ces substances. De plus, comme ces substances peuvent avoir été consommées bien avant que l'on procède au test, cela signifie que ce dernier ne porte pas uniquement sur les heures de travail de l'employé. Bref, non seulement les tests de dépistage ne permettent pas de déterminer s'il y a eu abus d'alcool ou de drogues, mais ils ne peuvent établir s'il y a eu abus en cours d'emploi.»

«Certains instruments juridiques ont répondu à la question de savoir dans quelle mesure il nous est permis de transgresser les droits de l'individu en fixant des limites à notre ingérence dans leur vie privée. Par exemple, l'article 7 de la Charte des droits et libertés garantit à chacun le droit à la sécurité de sa personne et l'article 8, le droit de chacun à la protection contre les fouilles abusives. Ces deux articles peuvent donc interdire au gouvernement de procéder aux tests de dépistage d'alcool ou de drogues. Encore plus pertinentes, la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et les lois provinciales sur les droits de la personne peuvent également limiter l'application de ces tests et les mesures que peuvent prendre les employeurs en se fiant uniquement sur les résultats des tests.»

«Je ne peux dire cependant que la Loi (*Loi sur les droits de la personne*) interdit en bloc l'application des tests de dépistage. Par exemple, certains peuvent soutenir que ces tests ne sont pas contraires à la Loi s'ils servent à venir en aide aux employés alcooliques ou toxicomanes plutôt qu'à les congédier et s'ils ne sont utilisés qu'après avoir noté l'incapacité de l'employé d'exécuter ses fonctions. Sous cet angle, les tests de dépistage ne semblent avoir aucune conséquence fâcheuse pour l'individu. Toutefois, il est clair qu'une application systématique de ces tests, qui entraînerait le congédiement des individus ayant obtenu des résultats positifs, ne peut qu'être discriminatoire et, par conséquent, contraire à la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.»

«Bref, les tests de dépistage de drogues et d'alcool peuvent être contraires à la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Toutefois, ils sont acceptables lorsque les fonctions essentielles d'un poste exigent que le titulaire ou le titulaire éventuel de celui-ci ne soit pas sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou n'en ressente pas les arrière-effets lorsqu'il travaille. De plus, les tests doivent servir à orienter les employés vers les services de réadaptation.» (c'est nous qui soulignons)

L'ASCC n'entend pas traiter en détail les aspects moraux et juridiques du dépistage aléatoire ou non des drogues en milieu de travail. Les tribunaux élucideront sans doute ces questions à la lumière de la Loi canadienne sur les droits de la personne et de la Charte des droits et des libertés, si le projet de loi en matière de dépistage antidrogues est adopté, surtout s'il s'agit de dépistage aléatoire.

## PROGRAMMES D'AIDE AUX EMPLOYÉS — ÉDUCATION

L'ASCC estime depuis toujours que le meilleur moyen de lutter contre l'alcoolisme et les toxicomanies en milieu de travail, ce sont les programmes mixtes d'aide aux employés et d'éducation. Les programmes mixtes sont des programmes mis au point et adoptés conjointement par l'employeur et les syndicats, les deux parties veillant concrètement à leur bonne marche. Les accords de programmes mixtes d'aide aux employés doivent être approuvés par le ministre des Transports. Si les parties n'arrivent pas à s'entendre, il faut leur imposer le programme par règlement. Cette démarche générale a été acceptée par le Comité des transports comme en font foi les alinéas 4 et 5 de son rapport au Parlement (Appendice F) :

(4) que les compagnies de chemins de fer s'entendent avec leurs syndicats pour définir un PAE qui leur conviendrait mutuellement et qu'ils administreraient ensemble;

(5) que s'il est impossible de s'entendre sur la définition d'un PAE, le ministre des Transports édicte immédiatement, en application de l'article 18 de la *Loi sur la sécurité*



*ferroviaire*, des règlements concernant la mise sur pied et la normalisation des programmes d'aide aux employés des compagnies de chemins de fer.

Le groupe de travail de Transports Canada a beaucoup étudié le concept des programmes mixtes d'aide aux employés. Selon lui, ils doivent répondre à deux grands critères. D'abord, les syndicats doivent y donner leur entier appui et y participer sur un pied d'égalité avec l'employeur dans le cadre d'un accord intervenant entre l'employeur et les syndicats qui représentent les employés visés par le dépistage antidrogue, c'est-à-dire les employés qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité. Ensuite, il faut une confidentialité parfaite.

À la page 7 du rapport du groupe de travail adopté par le ministre des Transports (Appendice D), il est question de la confidentialité dans les termes suivants :

Aide aux employés :

À la suite d'un programme de dépistage régulier (programme 4), les employés dont les résultats au test sont positifs et confirmés doivent être dirigés vers le programme d'aide aux employés aux fins d'évaluation et, au besoin, de consultation et de réhabilitation. Il faut assurer aux employés que le caractère confidentiel de leur inscription au programme d'aide aux employés, qu'elle soit effectuée à la suite des examens médicaux ou à titre volontaire, sera préservé par l'employeur.

Avant d'adopter la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le Parlement l'a modifiée de manière à donner au ministre des Transports le pouvoir d'imposer par règlement des programmes d'aide aux employés si les chemins de fer et leurs syndicats ne parviennent pas à s'entendre sur un programme mixte à l'intention des employés de chemin de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité. Voici ce que prévoit la clause 18c) de la Partie II :

«l'établissement d'un programme d'aide à leur intention et de normes applicables à cet égard;»

L'ASCC est d'accord avec la stratégie sur l'abus de l'alcool et des drogues lorsqu'elle prévoit un plus grand effort d'éducation en milieu de travail et qu'elle exige que les employeurs mettent sur pied des programmes permanents de sensibilisation des employés qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité aux dangers de l'abus de l'alcool et des drogues.

L'ASCC est aussi entièrement d'accord avec la stratégie lorsqu'elle prévoit l'amélioration des programmes d'aide aux employés. Comme la *Loi sur la sécurité ferroviaire* donne déjà le pouvoir d'imposer par règlement des programmes d'aide aux employés qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité, cette disposition doit être maintenue.

## **LA CONSOMMATION D'ALCOOL DANS LES HUIT HEURES PRÉCÉDANT L'ENTRÉE EN SERVICE**

L'ASCC s'oppose à cette proposition. Le groupe de travail de Transports Canada en a discuté brièvement et les syndicats et les sociétés ferroviaires l'ont rejetée du fait qu'elle était inutile et impossible à adapter aux opérations ferroviaires. La plupart des employés de chemin de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité sont des employés d'accompagnement ou des agents d'entretien des signaux susceptibles de devoir se présenter au travail 24 heures par jour sept jours par semaine.

La grande majorité des employés d'accompagnement doivent pouvoir se présenter au travail dans un délai minimal de deux heures. Les agents d'entretien des signaux doivent répondre sans délai aux appels d'urgence.

Dans le cas des employés d'accompagnement, les dispositions de rappel au travail prévoient qu'ils doivent se rendre au terminus pour l'arrivée du train. La règle G du Règlement unifié d'exploitation s'applique dès qu'ils acceptent de rentrer au travail. Le préavis minimal est de deux heures. Les employés sont libres de refuser le rappel au travail et on vérifie qu'ils n'ont pas les facultés affaiblies au moment où ils se présentent.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux préposés d'entretien des signaux, mais il n'y a pas de préavis minimal de deux heures. Lorsqu'ils acceptent le rappel au travail, ils doivent s'y rendre sans délai. De toute évidence, l'interdiction de prendre de l'alcool dans les huit heures précédentes est impraticable dans ces situations. Elle n'est praticable que pour les employés qui travaillent à horaire fixe.

## **RECOMMANDATIONS**

L'ASCC demande au Comité permanent d'accepter et d'adopter, dans son rapport au ministre des Transports, les recommandations suivantes :

### **DÉPISTAGE ANTIDROGUE**

- (1) Rejeter complètement toute forme de dépistage antidrogue aléatoire conformément au rapport unanime que le Comité permanent a déposé, en mai 1988, sur le projet de loi C-105, *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- (2) Conformément au rapport précité, recommander que le dépistage antidrogue ne soit autorisé que dans les deux circonstances suivantes : a) après un accident lorsqu'on soupçonne que la consommation d'alcool ou de drogues a



été un facteur; et b) pour un motif raisonnable lorsque la sécurité est d'importance primordiale.

## TESTS

- (3) — la décision d'effectuer un test de dépistage pour un motif valable doit être prise par le personnel compétent. Les superviseurs doivent avoir reçu une formation leur permettant de déceler les symptômes et de traiter adéquatement les cas;
- les échantillons doivent être prélevés d'une manière qui protège la vie privée et la dignité de la personne;
  - les échantillons doivent être prélevés par le personnel compétent sous la direction d'un médecin;
  - la méthode de test doit être rigoureuse au point qu'il soit impossible de modifier, volontairement ou non, des éléments de preuve;
  - les tests doivent être analysés par des laboratoires compétents;
  - les employés examinés doivent être autorisés à fournir une déclaration quant à l'usage actuel de médicaments et d'autres drogues;
  - tous les résultats positifs aux tests doivent être confirmés à l'aide de la méthode la plus fiable, notamment la chromatographie gazeuse ou la spectrométrie de masse;
  - les laboratoires ne doivent pas transmettre les résultats des tests positifs jusqu'à ce qu'ils les aient confirmés;
  - les résultats des tests et de toute interprétation de ceux-ci doivent être transmis uniquement au médecin-conseil principal de l'employeur conformément au code de déontologie médicale et à toute politique ou convention collective applicable de la compagnie;
  - les tests doivent permettre d'aider le salarié à trouver un traitement adéquat pour son genre de toxicomanie, le cas échéant. Les résultats des tests ne devront pas être utilisés comme éléments de preuve dans des poursuites au criminel.

## AIDE AUX EMPLOYÉS

- (4) — les employés dont les résultats au test sont positifs et confirmés doivent être dirigés vers le programme d'aide aux employés aux fins d'évaluation et, au besoin, de consultation et de réhabilitation. Il faut assurer aux employés

que le caractère confidentiel de leur inscription au programme d'aide aux employés, qu'elle soit effectuée à la suite des examens médicaux ou à titre volontaire, sera préservé par l'employeur.

## PROGRAMMES D'AIDE AUX EMPLOYÉS

- (5) — les programmes d'aide aux employés doivent être établis et administrés conjointement par l'employeur et les syndicats qui représentent les titulaires de postes d'intérêt pour la sécurité. Le ministre des Transports doit approuver les accords afférents aux programmes d'aide aux employés; si l'employeur et les syndicats ne parviennent pas à s'entendre, le ministre des Transports impose par règlement un programme d'aide aux employés aux termes de l'article 18 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

## LA RESTRICTION DES HUIT HEURES

- (6) — cette proposition doit être rejetée dans le cas des employés de chemin de fer, car elle est inutile et impraticable lorsqu'il s'agit d'employés qui peuvent être rappelés au travail à tout moment ou qui ne travaillent pas à horaire fixe.

**NOTE** Ces recommandations ne sont ni nouvelles ni inventées par l'ASCC. Elle se trouvent toutes dans les appendices du présent mémoire, qu'il s'agisse de celles du groupe de travail de Transports Canada relatives aux employés de chemin de fer qui occupent des postes d'intérêt pour la sécurité, lesquelles ont été adoptées par le ministre des Transports, de celles du Comité permanent des transports dans le cinquième rapport qu'il a déposé à la Chambre des communes, en mai 1988, au sujet du projet de loi C-105, *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ou de celles du Comité permanent de la Santé nationale et du Bien-être social dans le rapport qu'il a déposé à la Chambre des communes en septembre 1987.



**ANNEXE A**

Président  
A. Passaretti  
Chairman

Secrétaire Exécutif  
E.G. Abbot, B.A., LL.B.  
Executive Secretary

Le 20 juillet 1987

Monsieur V. Barbeau  
Sous-ministre adjoint  
Surface  
Transports Canada  
Tour «A», 16<sup>e</sup> étage  
Place de Ville  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Monsieur,

La présente a trait à votre note confidentielle du 19 juin 1987, livrée par messenger le 16 juillet 1987, et concernant le Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire et, en particulier, l'ébauche d'une proposition et le projet de mener une enquête auprès des employés de l'industrie ferroviaire, prévu dans l'Ordonnance n° 0-9 du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.).

Comme vous le savez, d'après l'Association des syndicats de cheminots du Canada rien ne justifie l'administration aux employés des chemins de fer de tests quelconques de dépistage d'alcool et de drogues. Il n'existe absolument aucune donnée permettant de supposer que la consommation de drogues empêche certains employés d'exercer normalement leurs fonctions respectives. Rien n'indique non plus qu'un accident ou un incident ait déjà été causé par des employés des chemins de fer dont les facultés auraient été affaiblies par la consommation d'une drogue quelconque; on a toutefois constaté, au fil des ans, que certains accidents de chemin de fer étaient attribuables à des employés sous l'effet de l'alcool.

Des données provenant de Santé et Bien-être social Canada et d'une étude réalisée par la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie de l'Ontario montrent cependant qu'un petit pourcentage de la population canadienne, ce qui correspond quand même à un nombre respectable de citoyens, fait usage de drogues; il est donc fort probable qu'on retrouverait le même profil statistique parmi les employés des chemins de fer responsables de la sécurité du transport ferroviaire. À la suite du rapport Foisy et à la demande des compagnies de chemins de fer canadiennes, le ministre des Transports a l'intention de déposer une loi permettant à ces compagnies de faire subir des tests de dépistage à certaines catégories d'employés, dans certaines circonstances. La proposition expose dans leurs

grandes lignes quelles sont ces circonstances et les méthodes qui seraient utilisées. Les tests proposés sont les suivants :

- test de dépistage de drogues et d'alcool préalable à l'emploi;
- test obligatoire à la suite d'un accident;
- test pour un motif valable, lorsqu'il y a lieu de croire que le comportement ou le rendement d'un employé au travail pourrait être causé par la consommation de drogues;
- test périodique, compris dans l'examen médical de routine;
- test au retour au travail après une absence de plus de six mois;
- test aléatoire d'employés désignés en dehors des heures de travail, à titre de programme continu.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada s'oppose absolument à ce qu'on fasse subir des tests aléatoires à des employés désignés qui ne sont pas de service, à titre de programme continu, et aux employés qui reprennent leur travail après six mois ou plus d'absence. La grande majorité des employés de chemins de fer ne consomment pas de drogues à quelque moment que ce soit. Tout test de dépistage de drogues serait donc superflu et constituerait une atteinte grave à la vie privée. L'Association s'oppose également à ce que ces types de test soient administrés en même temps que l'examen médical périodique de l'employé qui, de toute évidence, ne présente aucun danger pour la société ou ses collègues de travail lorsqu'il subit cet examen.

À notre avis, les tests obligatoires à la suite d'un accident constituent une catégorie trop vaste. Ce type de vérification ne devrait se faire qu'en cas d'accident grave lorsqu'on a des motifs raisonnables de croire que le comportement des employés était une cause directe ou pourrait avoir contribué à l'accident.

Quant aux tests pour motif valable, lorsqu'il y a lieu de croire que le comportement ou le rendement d'un employé est modifié par la consommation de drogues, c'est le devoir des superviseurs de s'assurer que les employés qui conduisent les trains sont capables, en tout temps, de s'acquitter de leurs fonctions d'une manière sûre et responsable. Si on a des raisons d'en douter, l'employé devrait être mis en disponibilité, comme c'est actuellement le cas, jusqu'à ce qu'un professionnel de la santé indépendant vérifie qu'il est dans un état l'empêchant d'exercer ses fonctions sans danger. Actuellement, un superviseur se base sur diverses manifestations physiques pour déterminer si un employé n'est pas en mesure de s'acquitter de ses fonctions parce qu'il est sous l'effet de l'alcool. Toutefois, en ce qui concerne la consommation de drogues, on ne peut se fier à des signes de ce type. La proposition expose, dans ses grandes lignes, la manière dont les tests de dépistage de drogues seront administrés. L'Association souscrit au rapport du groupe de travail sur la toxicomanie qui dit ceci :



«Lorsqu'un employé ne semble pas en état de s'acquitter de ses fonctions, c'est à un professionnel de la santé compétent qu'il revient de décider de lui faire subir un test. Les gestionnaires, les superviseurs ou les préposés à la sécurité peuvent faire appel à un professionnel de la santé, mais ils ne devraient pas être habilités à faire subir un test. Ainsi, la confidentialité serait sauvegardée et la protection du public et des autres employés seraient assurée. Les résultats des tests devraient être remis, sur les lieux de travail, à un professionnel de la santé qui est tenu, par les exigences de sa profession et par la loi, au secret professionnel.» (traduction)

Le 30 juin 1987, vous avez distribué au groupe de travail un exemplaire d'un rapport rédigé par le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail; il était accompagné de recommandations faisant suite à une conférence, intitulée *Drug Testing in the Work Place - Questions, Issues, Concerns -- A Way Forward*, qui s'était tenue le 9 juin 1987, et à laquelle avaient participé des représentants de l'industrie, du gouvernement et des syndicats. À cette occasion, les participants s'étaient entendus sur les points suivants :

- la toxicomanie est un problème dont on ne connaît pas l'ampleur, mais l'administration de tests ne le résoudra pas ni ne permettra de le mieux connaître;
- les tests de dépistage ne peuvent mesurer les répercussions sur le rendement ou encore assurer la sécurité;
- il ne devrait pas y avoir de tests obligatoires ou administrés au hasard en milieu de travail, même pour des raisons de sécurité;
- tout programme de dépistage adopté pour des motifs valables devrait d'abord être approuvé par le syndicat et la direction de l'entreprise
  - les tests doivent avoir pour objectif d'assurer la santé et le bien-être des employés;
- il ne faut pas que les tests de dépistage viennent saper les programmes d'aide aux employés, régis conjointement par les employeurs et les employés, les premiers étant punitifs et les seconds constructifs.

L'Association appuie également les conclusions susmentionnées qui ont été tirées par les participants au colloque du Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail.

La procédure relative à l'administration des tests, qui est proposée à la page 4, semble conforme aux recommandations de la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie; par conséquent, il ne faudrait pas la modifier. C'est tout particulièrement le cas en ce qui concerne la décision d'administrer des tests à un employé, laquelle doit

être prise par un professionnel de la santé et non pas par un directeur ou un superviseur de l'entreprise. Il importe également au plus haut point de respecter la confidentialité, comme l'a souligné la Fondation dans ses recommandations.

#### Programmes d'aide aux employés

Les programmes d'aide aux employés (PAE) sont une partie intégrante de la proposition portant sur l'administration de tests de dépistage de l'alcool et de drogues. Les deux principales compagnies de chemins de fer offrent maintenant des PAE qui ne sont pas couverts par les conventions collectives conclues avec les divers syndicats représentant les employés des chemins de fer. De plus, le programme du Canadien National diffère considérablement de celui du Canadien Pacifique. L'Association n'approuve pas le programme du Canadien Pacifique parce que les déclarations d'un employé qui y adhère volontairement ne sont pas jugées confidentielles. En fait, le Canadien Pacifique s'est déjà servi de renseignements fournis par un employé, à titre confidentiel, pour soutenir sa cause contre un employé à l'occasion d'une séance d'arbitrage. De plus, selon cette même compagnie, un employé qui adhère à leur programme, volontairement ou non, peut être congédié si un superviseur de la compagnie, à n'importe quel moment, ultérieurement, même en dehors du service, se rend compte que cet employé prend une boisson alcoolisée. L'Association estime que ces deux aspects du programme du Canadien Pacifique sont tout à fait inacceptables.

À notre avis, si ces dispositions lui étaient soumises, la Commission des droits de la personne jugerait probablement qu'elles constituent une infraction à la Charte. La politique du Canadien National repose, pour l'essentiel, sur la confidentialité, à l'exception d'une modification apportée récemment par la compagnie et visant à fournir certains renseignements au superviseur immédiat d'un employé. Les syndicats des employés des chemins de fer sont d'avis que ce changement ne peut que réduire l'efficacité du programme du Canadien National. Avant ce récent changement, les syndicats appuyaient entièrement le programme du C.N. sous l'aspect de la confidentialité. Dans l'industrie, sur le continent américain, on reconnaît en général que la confidentialité est la pierre angulaire sur laquelle reposent les PAE dans le domaine de la prévention. La politique du C.P. est la seule exception à cette règle. Puisque les PAE constituent un aspect important de la proposition portant sur la procédure de dépistage de l'alcool et des drogues, ils devraient être les mêmes dans toutes les compagnies recourant à la procédure de dépistage. Nous soutenons par conséquent que les PAE devraient reposer sur la confidentialité la plus rigoureuse (en particulier le PAE du Canadien Pacifique); la seule alternative consisterait à proposer la conception, de concert avec les syndicats des employés de chemins de fer, d'un nouveau PAE commun aux deux grandes compagnies.



Projet d'enquête sur la consommation de drogues et d'alcool chez les employés de l'industrie ferroviaire

La raison invoquée pour justifier la tenue de l'enquête proposée auprès des employés de chemin de fer visés par l'Ordonnance n°0-9 du C.T.C.F. est la suivante, soit la nécessité d'établir une base de données pour déterminer si la consommation de drogues et d'alcool constitue ou non un problème grave et, dans l'affirmative, pour mesurer l'étendue du problème chez les employés de chemin de fer titulaires de postes liés à la sécurité générale du système ferroviaire canadien. L'enquête proposée sera menée par un entrepreneur indépendant, et toutes les données recueillies seront transmises à Transports Canada. L'enquête scientifique sera réalisée au moyen de méthodes destinées à préserver l'anonymat des participants et la confidentialité des résultats.

Vous m'avez demandé de vous décrire la position de l'Association des syndicats de cheminots du Canada au sujet de l'enquête proposée. Cette dernière, comme vous le savez, est très délicate et devra être perçue par chacun des employés comme étant strictement confidentielle et sans rapport aucun avec leur employeur, les compagnies de chemin de fer. Étant spécialisé dans la collecte de données de gestion à des fins d'analyse psychologique, je ne vois pas comment l'on pourra convaincre les employés sélectionnés de ce fait.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada juge cette enquête inutile et doute qu'elle puisse permettre de dévoiler des données statistiquement significatives. Toutefois, si Transports Canada a la ferme intention d'aller de l'avant avec l'enquête, l'Association n'interviendra pas dans le processus. Cette position ne doit pas être interprétée comme négative de la part des syndicats de cheminots, la sécurité du public et des employés de chemin de fer demeurant notre objectif premier. Les syndicats de cheminots laisseront tout simplement à chaque employé sélectionné par l'entrepreneur engagé par Transports Canada pour mener l'enquête, la liberté de décider s'il veut ou non participer à cette étude. À mon avis, la non-intervention des syndicats de cheminots permettra en fait d'éviter qu'au moins un groupe ne fournisse des données tendancieuses qui pourraient fausser les résultats de l'enquête.

Toutefois, si Transports Canada décide d'entreprendre l'enquête, l'Association des syndicats de cheminots du Canada insistera pour que les compagnies de chemin de fer ne soient pas informées du nom des employés choisis pour prendre part à l'étude, que la décision de participer à l'enquête soit strictement volontaire, et que des mesures soient prises pour préserver l'anonymat des employés et la confidentialité des renseignements fournis par ceux qui consentent d'y participer de leur plein gré.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le secrétaire général,

E.G. Abbot



## ANNEXE B

CANADIEN NATIONAL  
CANADIEN PACIFIQUE

Le 8 juillet 1987

M. V.W. Barbeau  
Sous-ministre adjoint  
Groupe de surface  
Transports Canada  
Place de Ville, Tour A  
320, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Monsieur,

Comme vous nous l'avez demandé lors de notre réunion du 29 juin, où il a été question de la consommation de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire, nous avons examiné la position adoptée par les compagnies de chemin de fer à l'égard de la version préliminaire de la «proposition du Groupe de travail». Voici les conclusions auxquelles nous sommes arrivés concernant les questions non résolues :

Page 3 - Nous sommes d'avis que les tests de dépistage qui pourraient être effectués devraient comprendre les suivants :

1. tests de dépistage de drogues et d'alcool préalables à l'emploi;
2. tests obligatoires à la suite d'un accident pouvant être attribué à une erreur humaine ou à un manquement aux règles en vigueur;
3. tests pour un motif valable, lorsqu'il y a lieu de croire que le comportement ou le rendement d'un employé au travail pourrait être le résultat de facultés affaiblies;
4. tests périodiques réalisés dans le cadre d'examens médicaux effectués selon les règlements sur les examens médicaux subis par les employés de chemin de fer.

Les tests prévus au par. 4 rendraient ceux du par. 5 superflus, puisque le CN et le CP ont convenu que les règlements proposés par le C.T.C.F. prévoient déjà la tenue d'examens médicaux qui seraient effectués tous les deux ans ou plus souvent si le médecin en chef le juge nécessaire. La modification proposée en 4 aurait pour effet de rendre cette exigence conforme aux règlements proposés par le C.T.C.F.

Nous sommes également d'avis que les tests aléatoires que vous proposez devraient être supprimés.

Par conséquent, il faudra modifier «l'arbre de décision» si vous êtes d'accord avec les observations susmentionnées.

Page 2 - Les employés en question sont ceux visés par l'ordonnance générale 0-9. À notre avis, la description des employés visés que les compagnies de chemin de fer ont proposée au C.T.F.C dans les règlements régissant les examens médicaux que doivent subir les employés de chemin de fer, devrait être la même que celle qui figure dans votre document. Cette description se lit comme suit :

«Les employés qui conduisent des trains et des locomotives ou qui sont affectés aux manoeuvres, les employés qui assurent l'entretien des voies ferrées et des structures connexes, de même que les employés chargés de l'entretien et de l'inspection du matériel ferroviaire.»

Il est une autre question qui nous préoccupe : soit les mesures proposées dans le cadre de l'arbre de décision. Celui-ci précise que, dans certains cas, les employés devront être dirigés vers le Programme d'aide aux employés (PAE) de la compagnie. Par exemple, à la page 7, le paragraphe B (d) dispose que les employés qui occupent des postes désignés et dont les résultats au test de dépistage effectué au cours d'un examen médical régulier sont positifs, seront inscrits au PEA de la compagnie. Nous présumons que toutes les exigences du programme de la compagnie de chemin de fer seront respectées, et que les employés en cause seront suspendus jusqu'à ce qu'il soit prouvé qu'ils sont désintoxiqués et qu'ils parviennent à passer un test de dépistage. Nous présumons également que l'employé qui refusera de se conformer aux exigences du PAE sera renvoyé. Si tel est le cas, toutes ces modalités devraient être clairement précisées lorsqu'un employé est orienté vers le PAE.

Nous avons également examiné la proposition voulant que les surveillants participent à l'enquête, et nous sommes arrivés à la conclusion qu'ils doivent en être exclus.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

D.L. Fletcher  
Premier vice-président  
Opérations  
Canadien National

J.P. Kelsall  
Vice-président, Opérations  
et maintenance - Réseau  
Canadien Pacifique



## ANNEXE C

## TRANSPORTS CANADA

## INFORMATION

Le 18 janvier 1988

**PUBLICATION DU RAPPORT SUR LE DÉPISTAGE OBLIGATOIRE  
DES DROGUES CHEZ LES EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER**

OTTAWA - Le ministre des Transports, M. John Crosbie, a rendu public aujourd'hui un rapport recommandant, dans des conditions définies, certaines formes de dépistage obligatoire des drogues chez les employés de chemin de fer qui occupent des postes influant sur la sécurité.

En avril dernier, M. Crosbie avait chargé un comité spécial d'examiner la question de l'abus des drogues et de l'alcool en réponse aux préoccupations exprimées par l'industrie ferroviaire.

Ce comité comprenait des représentants des chemins de fer, des syndicats, de la Commission canadienne des transports, de même que des ministères fédéraux des Transports et de la Santé. Des représentants de la Commission canadienne des droits de la personne et de Travail Canada y agissaient comme observateurs.

Une enquête pancanadienne a été menée auprès des employés de chemin de fer occupant des postes influant sur la sécurité, et a donné lieu à plus de 1 000 réponses téléphoniques. Les résultats confirment que certains employés directement chargés de la circulation des trains travaillent sous l'influence des drogues ou de l'alcool.

Voici d'autres conclusions de l'enquête:

- Sept pour cent des répondants étaient au courant que certains de leurs collègues consommaient des boissons alcoolisées pendant leurs heures de travail, et 4 % savaient que d'autres consommaient des drogues au travail.
- Cinquante-deux pour cent ont déclaré que la consommation d'alcool par des employés de chemin de fer avait compromis la sécurité au travail.
- Quarante-huit pour cent ont affirmé que le dépistage obligatoire des drogues dans le cas du personnel d'exploitation des chemins de fer était souhaitable, 43 % exprimant leur désaccord. Toutefois, 77 % ont convenu qu'il devrait y avoir dépistage obligatoire s'il était prouvé que la consommation d'alcool et de drogues posait un problème aux chemins de fer.

Le comité a fait remarquer qu'étant donné qu'un percentile représente 350 employés, les nombres sont assez élevés pour justifier l'adoption de dispositions législatives autorisant certaines formes de dépistage des drogues.

Le rapport fait état des conditions strictes qui doivent s'appliquer dans le cas d'un dépistage des drogues ou de l'alcool. Le comité a déclaré qu'il fallait considérer comme tout à fait prioritaire la protection des droits de la personne et de la dignité humaine, sauf lorsque ces droits allaient à l'encontre des mesures permettant de maintenir la sécurité publique.

Le comité a identifié six genres de dépistage des drogues et de l'alcool : le dépistage avant l'emploi, le dépistage après un accident, le dépistage pour motif raisonnable (le comportement ou le rendement d'un employé au travail), le dépistage incorporé aux examens médicaux, le dépistage au retour au travail après une absence de trois mois ou plus, et le dépistage, au hasard, d'employés désignés en période de repos. Le comité a toutefois recommandé de n'envisager que les quatre premiers seulement.

Le rapport recommande que le dépistage de la consommation de drogues et d'alcool des employés de chemin de fer ne soit effectué que pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Il réclame un effort concerté de la direction des chemins de fer et des syndicats ferroviaires, appuyés par les services de santé, pour que soit instauré un programme équilibré d'aide aux employés et de dépistage des drogues.

Il recommande également que le gouvernement adopte des dispositions en ce sens de concert avec le projet de loi sur la sécurité ferroviaire.

M. Crosbie a indiqué qu'il jugeait avantageux deux des genres de dépistage obligatoire des drogues : après un accident, et pour motif raisonnable. Il a souligné qu'il fallait adopter une approche équilibrée du problème, comme le recommande le comité. Une fois établis, de bons programmes d'aide aux employés permettront de déceler les problèmes éventuels et d'assurer la réadaptation des employés touchés, pour que ceux-ci continuent à être efficaces au travail.

M. Crosbie a souligné cependant qu'il s'agit d'une question complexe qui doit être examinée soigneusement et faire l'objet d'une décision du Cabinet.

Il a déclaré qu'en rendant public le rapport, il invitait tous les intéressés à lui faire part de leurs observations d'ici le 15 février 1988.

-----



Personne-ressource: René Mercier  
Cabinet du Ministre  
(613) 996-7501

Nota: On peut se procurer des exemplaires du rapport sur l'alcool et les drogues, ainsi que des résultats de l'enquête, en s'adressant aux Affaires publiques, Transports Canada, (613) 990-2361.

## L'ALCOOL ET LES DROGUES DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

### OBJET :

Contrôle et prévention de la consommation d'alcool et de drogues par les employés des chemins de fer dont les facultés affaiblies pourraient mettre en danger la sécurité du public.

### DÉFINITION :

Dans le présent rapport, le terme "drogue" désigne toute substance psychotrope (c'est-à-dire qui agit sur le système nerveux et entraîne une modification de l'humeur) ou une substance entraînant une réaction de l'organisme et susceptible de créer un état de dépendance chez l'utilisateur et de nuire à sa santé. Cette définition englobe tant l'alcool et les solvants que les médicaments de prescription ou en vente libre.

### OBJECTIFS :

#### Améliorer la sécurité du réseau canadien

Pour assurer la sécurité du réseau ferré, tous les éléments d'exploitation du système doivent fonctionner normalement. Le rendement des employés est essentiel au bon fonctionnement; cependant, le nombre croissant d'erreurs est l'une des principales causes d'accident. C'est pourquoi la consommation d'alcool et de drogues par les employés des chemins de fer constitue une menace à la sécurité du réseau ferré.

#### Recommander des mesures visant à contrôler et à décourager la consommation d'alcool et de drogues chez les employés des chemins de fer canadiens :

Étudier les méthodes visant à contrôler et à décourager la consommation de substances toxiques par les employés, notamment les mesures à prendre par la direction et les syndicats. On pourra inclure, au besoin, des recommandations de nature législative.



### Protéger les droits et la dignité des employés des chemins de fer :

Toute mesure visant à surveiller l'état physique des employés doit être mise en oeuvre en respectant les droits et la dignité des personnes intéressées selon les prescriptions de la Loi canadienne sur les droits de la personne.

### EXAMEN :

Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social a passé en revue la documentation existante sur la consommation d'alcool et de drogues par les Canadiens et sur l'effet de ces substances sur le rendement. Au pays, la consommation d'alcool est de loin la forme de toxicomanie la plus répandue. Néanmoins, un nombre considérable d'adultes font l'usage d'autres drogues psychotropes, licites ou non, et qui réduisent la coordination des membres et entraînent une altération des sens et du jugement.

Il existe un certain nombre d'occupations à risque élevé où les titulaires, en raison de leurs conditions de travail, sont plus portés à faire l'usage d'alcool ou de drogues. Leurs fonctions sont généralement répétitives et comportent des périodes d'inactivité au cours desquelles il y a peu de supervision. Le personnel d'exploitation des chemins de fer se retrouve souvent dans cette situation et est donc plus susceptible de consommer de l'alcool et des drogues.

Il existe peu de renseignements sur les toxicomanies dans les compagnies de chemins de fer canadiennes et ceux-ci sont beaucoup plus exhaustifs sur l'alcoolisme que sur les autres formes d'abus. Au cours des dix dernières années, 34 % des employés congédiés par CP Rail l'ont été en raison d'abus d'alcool et de drogues, mais surtout d'alcool. La majorité de ces employés occupaient des postes où ils participaient directement au déplacement des trains. Les toxicomanies constituent le motif principal de congédiement d'employés au cours de la période. Depuis février 1986, la présélection à laquelle procède CN Rail a entraîné le rejet de 13 % des candidats dont les résultats au test de dépistage des drogues étaient positifs. Avant la mise en oeuvre de ce programme, un nombre de ces candidats auraient été engagés. CP Rail signale également un taux de rejet de 13 %.

Quoique les données actuelles laissent entendre que la consommation de drogues par les employés des chemins de fer correspond à celle du public, le Groupe a jugé qu'il était nécessaire d'obtenir confirmation de cette supposition. Par conséquent, la firme Price Waterhouse Management Consultants a été chargée d'effectuer un sondage national auprès des employés de chemins de fer titulaires de postes-clés. Le sondage téléphonique visait à déterminer avec une certaine précision la consommation de ces substances chez les employés itinérants de CN et de CP Rail, tant pendant les heures de travail qu'en dehors de celles-ci. Plus de 1 000 employés ont répondu aux questions, qui portaient sur leur consommation personnelle d'alcool et d'autres drogues, sur leur perception de l'ampleur de cette pratique au sein de l'industrie de même que sur leur comportement face à cette consommation au travail.

D'après les résultats du sondage, environ 81 % des employés itinérants consomment de l'alcool, 4 % de la marihuana ou du haschich et 1 % des employés font l'usage de la cocaïne, d'hallucinogènes et d'autres drogues récréatives. Au nombre des employés interrogés, 52 % ont précisé que la consommation d'alcool par les employés avait, à un moment ou à un autre, mis en péril la sécurité au travail, tandis que 38 % ont fait valoir que la consommation de drogues autres que l'alcool représentait un problème dans l'industrie ferroviaire. Par ailleurs, 12 % des travailleurs ont indiqué qu'ils avaient eu connaissance d'employés se présentant au travail sous les effets de l'alcool; 7 % ont été témoins de la consommation de boissons alcoolisées au cours des quarts de travail; 7 % ont entendu parler d'employés qui se sont présentés au travail sous l'influence de drogues autres que l'alcool; 4 % ont été témoins de la consommation de ces drogues au cours des quarts de travail.

Parmi les employés interrogés, 48 % se sont dits d'avis que le dépistage obligatoire de drogues chez le personnel itinérant est souhaitable; 43 % s'y sont opposés. À la question visant à déterminer si le dépistage devrait être obligatoire s'il était prouvé que la consommation d'alcool et de drogues constitue un problème dans l'industrie ferroviaire, le pourcentage de personnes en faveur de cette mesure est passé à 77 %; de ce nombre, 52 % se sont dits fermement en faveur.



Le sondage ayant été effectué pendant une période d'agitation ouvrière dans l'industrie ferroviaire, l'expert-conseil a estimé que les employés interrogés ont fait preuve de prudence dans leur réponse et que les résultats représentent donc l'aspect minimal des cas réels. Compte tenu du fait que les employés interrogés ont vraisemblablement hésité à faire part de leur consommation personnelle de drogues, les résultats confirment que certains employés de chemins de fer qui participent directement au déplacement des trains travaillent sous l'effet des drogues.

Les pourcentages, quoique restreints, sont significatifs, car un centile représente environ 350 employés. Bien que le problème n'a pas atteint le seuil critique, les chiffres obtenus sont suffisamment élevés pour justifier la prise de mesures par le gouvernement. Le sondage indique d'une part que les employés des chemins de fer s'inquiètent des problèmes de sécurité que la consommation de drogues pourrait entraîner et, d'autre part, qu'un grand nombre de ces employés appuient le dépistage obligatoire des drogues.

Le Groupe estime qu'il faut avant tout protéger les droits et la dignité de la personne, sauf lorsque le respect de ces droits entre en conflit avec les mesures adoptées pour assurer la sécurité du public. Bien que la protection des droits de la personne soit primordiale, il faut modifier les priorités de façon à permettre, dans des circonstances précises, la tenue de tests de dépistage de drogues et d'alcool chez les employés des chemins de fer qui occupent des postes désignés. Les employés classés dans cette catégorie sont titulaires des postes prévus dans l'Ordonnance 0-9 de la Commission canadienne des transports.

Voici une liste des tests qui pourraient être effectués :

- 1 - Test de dépistage de drogues et d'alcool préalable à l'emploi
- 2 - Test obligatoire à la suite d'un accident provoquant des blessures, un décès ou des dommages importants à la propriété, et où une erreur commise par le titulaire du poste désigné pourrait avoir contribué à l'accident
- 3 - Test pour un motif valable, lorsqu'il y a lieu de croire que le comportement ou le rendement d'un employé au travail pourrait être causé par la consommation de drogues, ou lorsqu'un employé a été mêlé à un incident qui aurait pu être provoqué par cette consommation

- 4 - Test par l'entremise d'un examen médical
- 5 - Test au retour au travail après une absence de plus de trois mois
- 6 - Test au hasard d'employés désignés en dehors des heures de travail, à titre de programme continu.

Les méthodes actuelles de dépistage présentent encore certaines lacunes, particulièrement en ce qui a trait aux drogues. Contrairement à l'alcool, certaines drogues se trouvent encore dans l'organisme plusieurs jours après la consommation. Le test permettrait de déceler la présence d'une drogue dans l'organisme, mais il ne pourrait pas déterminer :

- le moment auquel la drogue a été prise (c'est-à-dire pendant les heures de travail ou en dehors de celles-ci);
- la quantité consommée; ou
- le degré d'intoxication (s'il y a lieu).

Le Groupe est peu disposé à recommander l'adoption de mesures au travail qui priveraient les intéressés de leur droit de faire ce qui leur plaît pendant leur temps libre. Cependant, les membres du Groupe ont conclu que, comme condition d'emploi, les employés titulaires de postes désignés ne devraient pas s'adonner aux drogues. En voici la raison : Le fonctionnement du matériel roulant par des employés dont les facultés sont affaiblies représente des risques considérables pour la sécurité du public et des employés. De plus, il est difficile de déterminer le moment de la consommation de drogues et la quantité absorbée, de même que le degré d'intoxication.

Les tests de dépistage de l'alcool dans l'organisme sont maintenant largement répandus et acceptés. Aucun changement n'est prévu à cet égard à l'exception du fait que l'on propose de rendre le mode ferroviaire conforme aux autres modes pour ce qui est du traitement des infractions en vertu du Code criminel. Les modifications législatives en question seront comprises dans le projet de loi sur la sécurité ferroviaire.

En conclusion, le Groupe de travail estime que sont justifiées toutes les méthodes valables visant à dépister les drogues pour en contrôler et en décourager l'usage. A cette fin, les programmes 2 (test à la suite d'un accident) et 3 (test pour motif valable) sont jugés essentiels; ils devraient être obligatoires dans l'industrie ferroviaire.



Cependant, en raison des risques élevés liés aux fonctions de par certains employés, le Groupe estime que les compagnies de chemins de fer devraient être habilités à mettre en oeuvre, à titre d'essai, des programmes de tests, notamment les programmes 1 (test préalable à l'emploi) et 4 (test lors d'un examen médical). Ces deux tests devraient être effectués pour une période de trois ans; les résultats devraient permettre de déterminer leur efficacité comme mesure de contrôle ainsi que leur incidence sur les employés. En outre, les résultats serviront à déterminer s'il convient de poursuivre les tests. Le test par l'entremise d'examen médical devrait également être assorti de la condition suivante : que la compagnie de chemin de fer ait mis sur pied un programme d'aide aux employés approuvé par le Ministre.

Le programme 5 (test au retour au travail) serait superflu étant donné que les exigences médicales relatives aux postes désignés devraient suffire. Le programme 6 (test au hasard) est inacceptable car il constitue une intrusion inadmissible dans la vie privée des intéressés, intrusion qui peut être évitée si les tests 1 à 4 assurent la protection des particuliers.

La présente recommandation est assortie de certaines conditions relativement à l'aide à fournir aux employés trouvés coupables d'usage de ces substances et à la protection de leurs droits et de leur dignité dans la mesure du possible :

Politique sur l'emploi :

- Avant de mettre sur pied un programme de dépistage de l'alcool et des drogues, l'employeur doit publier un énoncé de politique sur l'emploi exposant les raisons justifiant le programme et les conséquences de résultats positifs confirmés au test de dépistage sur l'emploi continu. Les employés doivent également être informés du fait que des résultats positifs aux tests effectués à la suite d'un accident ou encore aux tests effectués pour un motif valable peuvent être utilisés comme élément de preuve au cours de poursuites en justice intentées en vertu du Code criminel modifié par le projet de loi sur la sécurité ferroviaire.

Tests :

- La décision d'effectuer un test de dépistage pour un motif valable doit être prise par le personnel compétent. Les superviseurs doivent avoir reçu une formation leur permettant de déceler les symptômes et de traiter adéquatement les cas

- Les échantillons doivent être prélevés par le personnel compétent sous la direction d'un médecin
- Les tests doivent être menés par des laboratoires compétents
- Les employés examinés doivent être autorisés à fournir une déclaration quant à l'usage actuel de médicaments ou d'autres drogues
- Tous les résultats positifs aux tests doivent être confirmés à l'aide de la méthode la plus fiable, notamment la chromatographie gazeuse ou la spectrographie de masse
- Les laboratoires ne doivent pas transmettre les résultats des tests positifs jusqu'à ce qu'ils les aient confirmés
- Les résultats des tests et de toute interprétation de ceux-ci doivent être transmis uniquement au médecin-conseil principal de l'employeur conformément au code de déontologie médicale et à toute politique ou convention collective afférente de la compagnie.

Aide aux employés :

- À la suite d'un programme de dépistage régulier (programme 4), les employés dont les résultats au test sont positifs et confirmés doivent être dirigés vers le programme d'aide aux employés aux fins d'évaluation et, au besoin, de consultation et de réhabilitation. Il faut assurer aux employés que le caractère confidentiel de leur inscription au programme d'aide aux employés, qu'elle soit effectuée à la suite des examens médicaux ou à titre volontaire, sera préservé par l'employeur.

La mise en oeuvre d'un programme de dépistage d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire vise uniquement à améliorer la sécurité des chemins de fer. Un tel programme ne sera efficace que s'il permet de décourager l'usage de ces substances chez les employés désignés. Les programmes devraient être mis sur pied conjointement par la direction des compagnies de chemin de fer et les syndicats, de concert avec les services de santé.

Il est recommandé que le gouvernement adopte une loi habilitante permettant d'effectuer ces tests et d'obtenir la collaboration des médecins pratiquants. Il serait alors nécessaire d'inclure, dans le projet de loi sur la sécurité ferroviaire, des articles qui auraient pour effet

- d'exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles effectuent des tests dépistage d'alcool et de drogues à la suite d'accident et pour des motifs valables



- d'habiliter les compagnies de chemins de fer à effectuer des tests de dépistage d'alcool et de drogues préalables à l'emploi et par l'entremise d'examens médicaux; et
- de permettre l'adoption de règlements habilitant le ministre des Transports à contrôler l'exécution des tests.

## TEST DE DÉPISTAGE DES DROGUES - ARBRE DE DÉCISION

### POSTES DÉSIGNÉS

Existe-t-il une condition selon laquelle le titulaire d'un poste désigné ne doit consommer ni alcool, ni drogues? (Ces postes sont présentement compris dans l'Ordonnance 0-9 de la Commission canadienne des transports) :

Oui - Les dispositions susmentionnées s'appliqueront;

Non - Les conditions normales d'emploi seront appliquées.

### A. TEST PRÉALABLE À L'EMPLOI

Les candidats subiront des tests de dépistage de l'alcool et de certaines drogues. Si les résultats sont

Positifs - La compagnie peut rejeter la candidature

Négatifs - Les pratiques courantes d'embauche s'appliqueront.

### B. TEST EN COURS D'EMPLOI

Comme condition d'emploi, les employés titulaires de postes désignés ne doivent consommer ni alcool, ni drogues. Les tests de dépistage seront effectués dans les cas suivants :

a) Lors d'une mutation d'un poste non désigné à un poste désigné. Si les résultats du test sont :

Positifs - La compagnie pourra, à sa discrétion, refuser la candidature de l'employé et l'orienter vers le Programme d'aide aux employés (PAE);

Négatifs - La procédure d'avancement normale s'appliquera.

b) À la suite d'un accident. Si les résultats du test sont :

Positifs - Ces résultats peuvent être utilisés comme élément de preuve lors d'une poursuite en justice intentée en vertu du Code criminel; l'employé sera assujéti au code de discipline de la compagnie

Négatifs - La procédure de la compagnie, notamment le code de discipline, s'appliquera.



- c) Lorsqu'il y a lieu de croire que le comportement ou le rendement d'un employé au travail pourrait être causé par la consommation de drogues, ou encore lorsque l'employé a été mêlé à un incident provoqué par cette consommation. Si les résultats du test sont
- Positifs - Ces résultats peuvent être utilisés dans une poursuite en justice intentée en vertu du Code criminel; l'employé sera assujetti au code de discipline de la compagnie.
- Négatifs - La procédure normale de la compagnie, notamment le code de discipline s'il y a lieu, s'appliquera.
- d) Au cours d'examens médicaux réguliers. Si les résultats du test sont
- Positifs - L'employé sera dirigé vers le Programme d'aide aux employés de la compagnie
- Négatifs - Aucune mesure ne sera prise

RÉSUMÉ

Ce processus s'applique uniquement aux titulaires de postes désignés.

CONDITIONS D'EXÉCUTION DES  
TESTS DE DÉPISTAGEA. Préalable à l'emploiB. Employés

a) Mutation d'un poste non désigné à un poste désigné.

b) À la suite d'un accident.

c) Pour un motif valable, lorsque la direction a lieu de croire que l'employé travaille sous l'effet de drogues ou d'alcool.

d) Test périodique lors de l'examen médical normal.

MESURES À PRENDRE SE LES  
RÉSULTATS SONT POSITIFS

La compagnie a le droit de refuser la candidature.

La compagnie peut rejeter la candidature et demander à l'employé de s'inscrire au PAE.

Les résultats des tests peuvent être utilisés lors des poursuites intentées en vertu du Code criminel; le code de discipline de la compagnie peut être appliqué.

Les résultats des tests peuvent être utilisés comme élément de preuve au cours de poursuites intentées en vertu du Code criminel; le Code de discipline de la compagnie peut être appliqué.

L'employé doit s'inscrire au PAE.



## ANNEXE D

## CHAMBRE DES COMMUNES

## Fascicule n° 28

Mardi le 4 août 1987

Mercredi le 5 août 1987

Mardi le 1 septembre 1987

Jeudi le 17 septembre 1987

Président: Bruce Halliday

---

*Procès-verbaux et témoignages du  
Comité permanent de la*

# SANTÉ NATIONALE ET DU BIEN-ÊTRE SOCIAL

---

## CONCERNANT:

En conformité avec son mandat en vertu de l'article 96(2) du Règlement, une étude de l'abus de l'alcool et des drogues au Canada.

## Y COMPRIS:

Le Premier Rapport à la Chambre

---

Deuxième session de la  
Trente-troisième législature  
1986-1987

## AU TRAVAIL

Il est incontestable que certains salariés consomment des drogues au travail et que cela leur cause de graves problèmes, ainsi qu'à leurs collègues et à leur employeur. Les gens ne laissent pas leurs problèmes chez eux quand ils se présentent au travail, de sorte que ceux qui ont des problèmes à la maison parce qu'ils prennent des drogues ont en général aussi des problèmes au travail.

En partie parce qu'on a beaucoup parlé ces derniers temps de la détection obligatoire des toxicomanes au travail et parce que le gouvernement des États-Unis vient de prendre des mesures dans ce sens, de plus en plus de gens se penchent au Canada sur la question de la consommation de drogues au travail.

Les rares données dont on dispose révèlent que les tendances sont à peu près les mêmes pour la consommation de drogues au travail et ailleurs dans la société. Ainsi, l'alcool est de loin la drogue la plus consommée au travail. L'abus de substances dangereuses par des salariés peut entraîner une baisse de productivité, un accroissement de l'absentéisme et une augmentation du nombre d'accidents et de journées d'incapacité de travail. Dans son énoncé de principes sur les tests antidrogues, le Congrès du travail du Canada reconnaît la gravité du problème de la consommation de drogues par les travailleurs canadiens :

Les coûts actuels reliés à l'abus de l'alcool et des drogues sont astronomiques. Ils peuvent être évalués en termes médicaux, sociaux et économiques, et se traduisent respectivement par des blessures, des maladies et décès, des problèmes matrimoniaux et émotifs, le chômage et la perte de productivité. Chaque profession, chaque métier, chaque degré de la hiérarchie syndicale-patronale et chaque région géographique du pays est touché par l'usage abusif de l'alcool et des drogues<sup>13</sup>.

L'utilisation de drogues sur les lieux de travail n'est pas sans conséquence pour le public. Beaucoup de témoins nous ont rappelé que la consommation de drogues par des employés du secteur des transports, par exemple, pouvait mettre le public en danger. D'après des statistiques établies par la Fondation de recherches sur les blessures de la route<sup>14</sup>, le pourcentage de chauffeurs de semi-remorque tués dans des accidents de la route parce qu'ils avaient bu était inférieur à celui des conducteurs d'automobile. Néanmoins, sur les 56 chauffeurs mortellement blessés sur lesquels des analyses de sang ont été effectuées en 1984 et 1985, 12 (21 p. 100) avaient consommé de l'alcool. Comme dans le cas des conducteurs d'automobile, les chauffeurs de poids lourd mortellement blessés avaient souvent un taux d'alcool élevé dans le sang.

Peu de témoins ont recommandé de soumettre systématiquement à des tests antidrogues les personnes qu'une entreprise emploie ou s'apprête à embaucher. Certains ont affirmé que des tests antidrogues obligatoires permettraient de dépister les toxicomanes et les alcooliques et de les obliger à se faire soigner, et protégerait ainsi le public et les autres employés en éliminant la consommation de drogues au travail. Il est toutefois intéressant de noter qu'aucun des témoins dont le rôle est de découvrir et de traiter les salariés qui abusent de drogues n'est en faveur de tests systématiques.

<sup>13</sup> Congrès du travail du Canada. Énoncé de principes sur les tests antidrogues, décembre 1986, p. 1.

<sup>14</sup> Donelson AC, Walsh PJ & Hess GC. *Consommation d'alcool par des personnes mortellement blessées dans des accidents de la route : 1985*, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, décembre 1986.



Plusieurs arguments contre les tests obligatoires ont été exposés au Comité. Dans son mémoire, M. Paul Welsh, directeur général du *Rideauwood Institute*, évoque certains problèmes soulevés par les tests de dépistage de la drogue :

Ces tests ne servent pas à déceler le taux d'alcool qu'il y a dans le sang, l'alcool étant le produit chimique qui cause le plus grand nombre d'accidents, de crimes et de problèmes médicaux, sociaux et professionnels. Un test de dépistage positif ne signifie pas qu'une personne manifeste des signes de dépendance à l'égard d'une drogue. Il se peut qu'il indique tout simplement que la personne a consommé des drogues une fois au cours des quatre à six semaines précédentes. Les tests de dépistage pour les drogues licites mais toxicomagènes sont de peu d'utilité puisque leur consommation est sanctionnée sur le plan médical et légal, même si elles sont potentiellement dangereuses... Les tests de dépistage sont peu fiables, mal vus et fournissent très peu de renseignements utiles, sauf dans quelques cas.

D'autres personnes s'occupant du traitement de toxicomanes se sont également prononcées catégoriquement contre les tests de dépistage.

Le Comité permanent a été fort troublé d'apprendre que les tests pourraient révéler la présence de drogue dans l'urine alors que ce ne serait pas le cas. Le risque d'obtenir des résultats erronés dépend de la méthode utilisée pour l'analyse d'urine.

Pour le dépistage systématique aux États-Unis, certains employeurs utilisent la technique du dosage immunologique. On crée les anticorps de certaines drogues avec des animaux de laboratoire, puis on ajoute ces anticorps aux échantillons d'urine. Si l'urine contient les drogues en question, il se produit une réaction qui peut être mesurée à l'aide d'enzymes. Cette méthode est moins fiable que d'autres. Cependant, comme ces tests coûtent nettement moins cher, les employeurs sont tentés de les utiliser pour le dépistage systématique.

Une méthode plus fiable de dépistage des drogues consiste à utiliser la chromatographie des gaz et la spectrométrie de masse (cg/sm). La chromatographie des gaz permet de séparer les différents éléments, et la spectrométrie de masse mesure le profil caractéristique du produit chimique. Le principal inconvénient de cette méthode, c'est son coût. À l'heure actuelle, un test de dépistage en deux étapes dans lequel seuls les échantillons réagissant positivement au dosage immunologique sont ensuite soumis au cg/sm coûte environ 35 \$ par personne.

Il a été prouvé que les laboratoires des États-Unis qui utilisent, pour des raisons de coût, la technique du dosage immunologique ont un taux d'erreur inacceptable. Les centres de lutte contre la maladie des États-Unis, en collaboration avec le *National Institute on Drug Abuse*, ont effectué des contrôles des laboratoires qui font régulièrement des tests de dépistage de drogue, et ils ont découvert que les résultats erronés, tant positifs que négatifs, étaient beaucoup trop fréquents<sup>15</sup>.

En parlant des tests obligatoires, M. Doug Hockley, directeur du Programme d'aide aux employés à la *British Columbia Telephone Company*, a affirmé que cela risquait de rendre d'autres méthodes moins efficaces :

L'idée d'une généralisation de ces tests me paraît abominable. C'est aussi extrêmement coûteux. Cela minerait tous les efforts qui ont été faits pour créer un climat d'entente entre le patronat et les travailleurs... Il serait beaucoup plus

<sup>15</sup> Hansen HJ, Caudill SP & Boone DJ. «Crisis in drug testing: results of CDC blind study.» *Journal of the American Medical Association*, 252(16), 26 avril 1985, p. 2382-2387.

efficace d'avoir des surveillants et des représentants syndicaux qui soient formés pour reconnaître les signes de la toxicomanie... C'est sur ce front-là qu'il faut travailler, et les tests de dépistage ne seraient alors aucunement nécessaires.

Certains témoins se sont prononcés plutôt pour des tests obligatoires dans certaines circonstances exceptionnelles. Il existe en effet des situations où il en va de la sécurité du public ou des collègues de travail. Dans une série de recommandations sur le dépistage des drogues chez les salariés, la Fondation de la recherche sur la toxicomanie s'est prononcée contre le dépistage systématique, demandant à la place que l'on soumette à des tests seulement les employés dont le travail est insatisfaisant *et* dont le comportement au travail pourrait mettre d'autres personnes en danger<sup>16</sup>.

Le Comité permanent a étudié en long et en large les aspects techniques et éthiques extrêmement complexes qui entourent la question du dépistage obligatoire des drogues chez les salariés. Le Comité partage dans l'ensemble le point de vue de la Fondation sur le dépistage systématique de la présence de drogue chez les salariés. Cette question concerne *uniquement* la sécurité et la santé publique, et c'est dans cette perspective qu'il faut s'en préoccuper.

Un employeur a le devoir de prendre des précautions pour s'assurer que ses nouveaux employés possèdent les qualités voulues, et en particulier celui de vérifier toute conduite qui pourrait révéler la nécessité de soumettre l'employé à un test de dépistage. Par contre, il n'est ni raisonnable ni acceptable de faire passer ce genre de test à tous les candidats ou à un certain nombre pris au hasard.

15. Le Comité permanent recommande que les employeurs ne soumettent pas à des tests de dépistage des drogues tous les candidats à un emploi ou tous leurs employés, ni même une partie de ceux-ci choisis au hasard. C'est uniquement dans des situations exceptionnelles, lorsque la consommation de drogues par des employés constitue un risque réel sur le plan de la sécurité, que le Comité permanent recommande qu'on procède à des tests de dépistage dans les conditions suivantes :

- i) il doit exister une raison, c'est-à-dire que l'employé doit avoir donné des signes montrant qu'il avait des facultés affaiblies ou qu'il avait du mal à s'acquitter de son travail;
- ii) la méthode de test doit être rigoureuse au point qu'il soit impossible de modifier, volontairement ou non, des éléments de preuve;
- iii) les échantillons doivent être prélevés d'une manière qui protège le droit à la vie privée et la dignité de la personne;
- iv) tous les résultats de tests positifs doivent être confirmés par la chromatographie des gaz/spectrométrie de masse, ou par d'autres tests tout aussi précis et spécifiques;
- v) les tests doivent permettre d'aider le salarié à trouver un traitement adéquat pour son genre de toxicomanie, le cas échéant. Les résultats des tests ne devront pas être utilisés comme éléments de preuve dans des poursuites au criminel;

<sup>16</sup> Fondation de la recherche sur la toxicomanie. *Employee-related drug screening: a public health and safety perspective*, mars 1987.



- vi) les résultats des tests positifs et les confirmations devront être remis à un médecin reconnu, lequel aura l'aval de l'employé et de l'employeur. L'employé aura l'occasion de rencontrer le médecin ou de donner son avis sur les résultats positifs du test avant que le médecin ne recommande une ligne de conduite à l'employé et à l'employeur;
  - vii) le cas échéant, tout test limité de dépistage de la drogue devra aussi servir à mesurer la consommation d'alcool.
- 

Le gouvernement fédéral est un employeur important au Canada. La façon dont il se comporte en tant qu'employeur influe sur la vie de centaines de milliers de Canadiens et sert de modèle à d'autres employeurs. Pour les cinq cent mille et quelques Canadiens qui travaillent dans la Fonction publique fédérale, dans les Forces armées canadiennes, à la GRC et dans nos sociétés de la Couronne, nos commissions et nos organismes, le Comité permanent recommande l'adoption d'une politique qui assurera un juste équilibre entre le bien-être des travailleurs et la nécessité de promouvoir la sécurité au travail.

**16. Le Comité permanent recommande :**

- i) que la politique proposée dans la recommandation 15 soit mise en application immédiatement par des moyens appropriés pour toutes les personnes employées par le gouvernement fédéral, ses sociétés de la Couronne, ses organismes, conseils et commissions;
  - ii) que le gouvernement du Canada étudie des mesures législatives visant à limiter et à contrôler le dépistage obligatoire des toxicomanes dans le secteur privé.
- 

Le Comité permanent a appris qu'il existe des façons plus positives de réduire l'abus des substances dangereuses au travail. Il y a lieu de se réjouir du développement des programmes d'aide aux employés et de l'esprit de collaboration avec lequel les patrons et les syndicats tentent de venir en aide aux employés perturbés.

Les programmes d'aide aux employés nécessitent la rédaction de lignes directrices afin de définir des règles précises conçues pour aider les travailleurs qui abusent de substances dangereuses. L'objet de ces lignes directrices est de déceler les problèmes rapidement et de donner aux employés les moyens d'obtenir de l'aide en protégeant le caractère confidentiel de leurs démarches. Ces programmes d'aide aux employés, qui sont souvent le résultat d'une collaboration entre les patrons et les syndicats, aident les travailleurs en difficulté à bénéficier des services de traitement et de réadaptation dont ils ont besoin.

Le Comité permanent a appris que les programmes d'aide aux employés donnaient dans l'ensemble d'excellents résultats. Ils permettent en effet de diminuer l'absentéisme, les accidents et le coût des soins médicaux, sans compter qu'ils améliorent la productivité et le moral des salariés. Les employés ont plus fréquemment recours à ces programmes quand ils sont le fruit d'une collaboration entre le patronat et les syndicats et quand les employés peuvent choisir la personne à qui s'adresser pour obtenir les conseils ou le traitement nécessaires.

À la lumière des renseignements obtenus, le Comité permanent estime que les salariés dont le travail se ressent d'un abus de drogues devraient pouvoir profiter d'un programme d'aide aux employés. Le renvoi de l'employé ne devrait être envisagé qu'en dernier ressort, après une participation à un programme d'aide et après une période de suspension non rémunérée, le cas échéant. Le Comité souhaite que les programmes d'aide aux employés se généralisent au Canada et que le gouvernement du Canada fasse en sorte que tous les employés qui relèvent de lui aient accès à des programmes de ce genre.

17. Le Comité permanent recommande que tous les salariés qui relèvent du gouvernement fédéral puissent participer à des programmes d'aide aux employés et que, dans la mesure du possible, ces programmes soient le fruit d'une collaboration entre les patrons et les travailleurs.
- 

Non seulement le gouvernement fédéral devrait permettre à ses employés en difficulté de profiter de programmes d'aide aux employés, mais dans certains cas il devrait aussi rendre ces programmes accessibles aux membres de la famille immédiate. C'est notamment le cas lorsqu'une famille vit à l'écart à cause de l'emploi d'un de ses membres, ou encore quand il est difficile aux membres de la famille immédiate de se tisser un réseau de relations dans la localité à cause de déménagements trop fréquents. Ainsi, la famille des membres des Forces armées canadiennes devrait pouvoir bénéficier des programmes d'aide aux employés.

18. Le Comité permanent recommande d'offrir les programmes d'aide aux employés, aux membres de la famille immédiate des employés du gouvernement fédéral qui, à cause de leur emploi, déménagent fréquemment ou vivent dans des localités isolées.



**ANNEXE E****LE DÉPISTAGE DE DROGUES À DES FINS PROFESSIONNELLES :***Une question qui intéresse la santé et la sécurité du public*

---

Le dépistage de drogues à des fins professionnelles risque de devenir, au cours de la prochaine décennie, l'un des points les plus litigieux en matière de relations patronales-syndicales. Le recours croissant des employeurs à des programmes de dépistage de drogues — sélectif, aléatoire ou collectif — a amené la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie à créer, en mai 1986, un groupe de travail chargé d'examiner la question du dépistage de drogues à des fins professionnelles, sous l'angle de la santé et de la sécurité du public. Le présent document contient les recommandations du groupe de travail et situe brièvement la question dans son contexte. Il doit servir à alimenter les discussions éclairées sur le sujet.

## RECOMMANDATIONS

En ce qui concerne le dépistage de drogues à des fins professionnelles, la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie recommande que :

- 1) le dépistage en masse ou aléatoire de drogues chez les employés ou les candidats à un emploi ne soit pas mis en pratique;
- 2) seuls les employés dont le rendement laisse à désirer et dont le comportement en milieu de travail constitue un risque pour leur sécurité et celle des autres travailleurs soient soumis à un test de dépistage de drogues.

Ces employés devraient être référés à un médecin qualifié qui décidera s'ils doivent subir ou non un test de dépistage;

- 3) le dépistage de drogues à l'embauche et le dépistage aléatoire ne soient envisagés que pour les employés qui occupent des postes comportant des risques pour la sécurité des autres travailleurs ou du public et qui sont laissés sans surveillance pendant des périodes trop longues pour que tout affaiblissement des facultés puisse être normalement observé;
- 4) advenant la mise en pratique du dépistage de drogues, les procédures suivantes soient suivies pour garantir la validité, l'exactitude et la confidentialité des résultats :
  - les échantillons devraient être prélevés par le personnel compétent sous la direction d'un médecin et envoyés à un laboratoire compétent;
  - l'employé(e) examiné(e) devrait être en droit de fournir et de verser à son dossier une déclaration sur l'usage qu'il(elle) fait actuellement de médicaments et d'autres drogues;

---

\* Dans ces recommandations, l'expression dépistage antidrogue comprend l'alcool et d'autres substances.



- tous les résultats positifs devraient être confirmés au moyen de la chromatographie gazeuse ou la spectrométrie de masse. Le laboratoire ne devrait transmettre les résultats de tests positifs qu'une fois ces derniers confirmés à l'aide de cette méthode;
  - le laboratoire ne devrait communiquer les résultats des tests qu'au médecin agréé qui a envoyé les échantillons au laboratoire;
  - le médecin devrait transmettre les résultats des tests, ou son interprétation de ceux-ci à l'employeur conformément au code de déontologie et à toute politique ou convention collective applicable de la compagnie;
- 5) si le dépistage de drogues est mis en oeuvre, les employés dont les résultats au test sont positifs devraient être dirigés vers le programme d'aide aux employés aux fins d'évaluation et, au besoin, de consultation et de réhabilitation;
- 6) si le dépistage de drogues est institué, l'employeur adopte, au préalable, une politique officielle qui explique la raison d'être du dépistage, de même que les conséquences qu'entraîneront pour l'employé(e) des résultats de laboratoire positifs.

## CONTEXTE

La consommation d'alcool et de drogues est pratique courante en Ontario, surtout chez les moins de 30 ans. Selon une enquête réalisée en 1984, 84 p. 100 des adultes âgés de 18 ans et plus consomment de l'alcool, 11 p. 100, de la marijuana, et 3 p. 100, de la cocaïne (1). Toujours selon la même enquête, 90 p. 100 des jeunes âgés entre 18 et 29 ans consomment de l'alcool, 28 p. 100 de la marijuana, et 7 p. 100, de la cocaïne.

Il ne fait aucun doute que l'usage de l'alcool et d'autres drogues constitue un risque grave pour la santé et la sécurité du public. L'alcool et un grand nombre de drogues illicites contrôlées, affaiblissent la coordination motrice ou les facultés de perception de l'usager. Leur consommation peut causer des accidents de travail et de la route (2,3).

On ne sait pas si la consommation d'alcool et de drogues en milieu de travail est très répandue, surtout au Canada, où les statistiques à ce sujet sont inexistantes.

Toutefois, selon certaines études réalisées aux États-Unis, le dépistage de drogues donne de bons résultats surtout lorsqu'il est combiné à des programmes d'aide aux employés. Bien que certains programmes aient été lancés sans aucune preuve scientifique préalable, les résultats obtenus confirment l'hypothèse voulant que le dépistage sur les lieux de travail ou ailleurs, contribue à réduire le nombre d'accidents de travail.

Les tests d'urine visant à déceler la présence de diverses drogues peuvent donner des résultats précis s'ils sont effectués selon les règles, à l'aide du matériel approprié et avec le personnel compétent. Bien qu'il ne soit pas évident, dans tous les cas, que les employeurs ont légalement le droit d'exiger que leurs employés subissent des tests d'urine, ils peuvent demander que les nouveaux candidats y soient soumis.

Toutefois, les tests d'urine constituent une ingérence dans la vie privée, du fait que les échantillons doivent être recueillis par une personne que l'employé(e) ne connaît pas nécessairement. Une fois entre les mains du représentant de l'employeur, l'échantillon d'urine peut être soumis à des tests visant à déceler la présence de diverses substances, et ce, même sans le plein consentement de l'intéressé(e) à qui les résultats ne sont pas toujours communiqués. De plus, les tests d'urine ne peuvent qu'établir la consommation passée de substances et non à déterminer s'il y a eu affaiblissement des facultés en cours d'emploi.

Par conséquent, les tests d'urine, à notre avis, ne devraient être administrés que lorsque la sécurité du public, de l'employé(e) ou des autres travailleurs est en jeu, ou pour confirmer tout abus observé par d'autres moyens.

Il existe des preuves concrètes et circonstanciées montrant que la consommation d'alcool et d'autres drogues sur les lieux de travail en Ontario peut constituer un risque pour la sécurité de l'employé(e) et du public. Il est prouvé qu'une forte consommation d'alcool et d'autres drogues accroît les risques d'accident. On ne sait toutefois pas si la consommation modérée de ces substances, en dehors du milieu de travail, intervient dans cet accroissement.



Pour ces raisons, seuls les employés occupant des postes qui comportent des risques pour la sécurité de leurs collègues ou du public devraient, à notre avis, subir des tests d'urine.

Lorsque des précautions particulières le justifient, il serait plus logique de faire subir aux employés des analyses de sang plutôt que d'urine, puisque les quantités de drogues dans le sang indiquent plus exactement le degré d'affaiblissement des facultés.

Mais avant d'effectuer ces analyses, il faudrait recueillir d'autres preuves de l'affaiblissement des facultés ou démontrer que, en raison de la nature du travail, l'application de telles mesures s'impose pour prévenir les accidents et apaiser les craintes fondées du public.

Lorsqu'on soupçonne que les facultés d'un(e) employé(e) sont affaiblies, la décision de le(la) soumettre à un test de dépistage devrait être prise par un médecin dûment qualifié. Les directeurs, les surveillants ou le personnel de sécurité peuvent référer l'employé(e) vers un médecin, mais ne devraient pas avoir le droit d'exiger des tests. De cette façon, on préserverait le caractère confidentiel des renseignements, tout en assurant la protection du public et des autres employés une fois reçus. Les résultats des tests devraient être acheminés au médecin de l'employeur, qui est tenu, en vertu du code de déontologie et de la loi, d'en respecter la confidentialité.

Les employeurs devraient également envisager l'adoption d'autres mesures, comme des programmes éducatifs sur la santé, des programmes d'aide aux employés, des évaluations de rendement périodiques et des vérifications de sécurité, en vue d'essayer de réduire les risques que présente la consommation de drogues en milieu de travail.

Voici quelques exemples de programmes mis sur pied en Ontario :

les programmes d'aide aux employés qui visent à fournir des services de consultation et de réadaptation aux employés qui ont des problèmes;

les programmes des délégués syndicaux qui ont pour but de familiariser les employés syndiqués avec les services communautaires auxquels leurs collègues aux prises avec des difficultés peuvent s'adresser;

les programmes d'éducation pour la santé qui proposent des solutions de rechange positives aux modes de vie et aux habitudes susceptibles de créer des problèmes d'accoutumance;

les programmes de vérification de sécurité qui ont pour but d'aider le personnel de sécurité à déceler les signes qui témoignent de l'existence d'un problème de drogues ou d'affaiblissement des facultés.

L'expérience montre que ces mesures donnent les meilleurs résultats lorsqu'elles sont appliquées avec la collaboration des syndicats, de la direction et des services de santé.

### Remerciements

La Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie voudrait remercier les nombreuses personnes et les divers organismes qui ont contribué aux travaux du groupe de travail.



### Bibliographie

1. *Statistics on Alcohol and Drug Use in Canada and Other Countries*, Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie, Toronto, 1985.
2. Vingilis, E., dans *Research Advances in Alcohol and Drug Problems* (Ed. R. Smart et al.), vol. 7, pp. 299-342. Plenum Press, New York, 1983.
3. Shain, M. *Accid. Anal. and Prevent.*, 14, 239-246 (1982).

En guise de complément à *BEST ADVICE on Employee-Related Drug Screening — A Public health and Safety Perspective*, la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie publie un document d'information générale que l'on peut obtenir à l'adresse suivante : Information et promotion, Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie, 33, rue Russell, Toronto, M5S 2S1.

## ANNEXE F

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 4 mai 1988

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

## CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à l'article 96(2) du Règlement, votre Comité a étudié la question de la consommation abusive de drogue et d'alcool dans l'industrie ferroviaire.

Au cours de son étude du projet de loi C-105, le Comité a entendu des témoignages concernant la nécessité d'imposer des tests aux employés des chemins de fer pour empêcher une consommation abusive de drogue et d'alcool, et la nécessité de créer les meilleurs programmes possibles d'aide aux employés (PAE). Le Comité recommande donc:

1. que le gouvernement, après consultation des employeurs et des syndicats, conçoive de toute urgence une politique globale prévoyant l'imposition de tests en milieu de travail pour mesurer la consommation de drogue et d'alcool;
2. que le gouvernement adopte en toute première priorité une loi globale découlant de cette politique;
3. que le ministre des Transports veille à ce que cette loi prévoit la vérification du taux d'alcool et de drogue des employés des Transports après un accident et pour un motif raisonnable de sécurité;
4. que les compagnies de chemins de fer s'entendent avec leurs syndicats pour définir un PAE qui leur conviendrait mutuellement et qu'ils administreraient ensemble;
5. que s'il est impossible de s'entendre sur la définition d'un PAE, le ministre des Transports édicte immédiatement, en application l'article 18 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, des règlements concernant la mise sur pied et la normalisation des programmes d'aide aux employés des compagnies de chemins de fer.

Conformément à l'article 99(2) du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à son rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages se rapportant à la question (*fascicules 47, 49, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 58, 59 et 60, que contient le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le Président,*

PATRICK NOWLAN, DÉPUTÉ.



## ANNEXE G



Commission canadienne  
des droits de la personne

# Allocution

---

NOTES POUR UNE ALLOCUTION

DE

R.G.L. FAIRWEATHER

PRÉSIDENT DE LA

COMMISSION CANADIENNE DES DROITS DE LA PERSONNE

NOTES POUR UN DISCOURS DE R.G.L. FAIRWEATHER

À LA CONFÉRENCE

"L'ALCOOLISME ET LA TOXICOMANIE AU TRAVAIL,

OU FIXER LES LIMITES"

Holiday Inn Du Centre-Ville  
Toronto (Ontario)

9h10

Le mercredi, 27 mai 1987

PRIORITÉ AU DISCOURS PRONONCE

Je vous remercie pour vos aimables paroles et pour votre invitation à ouvrir la séance d'aujourd'hui dont les délibérations sur un sujet plutôt controversé promettent d'être instructives. Comme vous le savez, la présente conférence a pour thème "L'alcoolisme et la toxicomanie au travail, où fixer les limites". J'ai été invité pour ma part à vous entretenir plus précisément de "l'abus des drogues et de l'alcool en tant que fléau social".

À mon avis, pour saisir toute l'ampleur de ce fléau, il faut tenir compte de son incidence sur l'individu, sur le secteur de l'entreprise et sur la société.

Or, vous n'ignorez sans doute pas qu'il existe très peu de données objectives sur la nature ou l'étendue de ce problème au Canada, tout particulièrement en ce qui concerne la toxicomanie. La plupart de nos connaissances sur le sujet sont fondées sur des données compilées par les États-Unis. En fait, je me suis moi-même inspiré de ces données pour tirer les conclusions de mon exposé.

S'il y a lieu de s'inquiéter de l'absence d'information précise sur l'alcoolisme et la toxicomanie au Canada, ce n'est pas une raison pour se désintéresser du problème. Après tout, rien ne prouve que la situation canadienne soit fondamentalement différente de celle qui règne aux États-Unis.

Et, chose certaine, les données disponibles prouvent sans conteste que l'abus des drogues et de l'alcool causent de graves dommages à l'individu. Et par là, je n'entends pas seulement les dommages physiologiques et psychologiques dont parlent de nombreuses études sur le sujet. Non, ce qui m'inquiète davantage, et ce qui devrait préoccuper encore plus la société, est le gaspillage de ressources humaines et d'énergies créatrices qui découle de ce problème. Ce gaspillage se manifeste sur une petite et une grande échelle. Il peut être à peine perceptible et prêter à peu de conséquences, comme dans le cas d'un étudiant qui obtient une cote "B" plutôt que la cote "A" qu'il aurait méritée en temps normal, ou il peut être catastrophique et se solder pour un individu par la perte de son emploi, la rupture de son mariage ou même son emprisonnement. Quelle que soit l'intensité avec laquelle ils se manifestent, les dommages sont bien réels et souvent incalculables.



L'alcoolisme et la toxicomanie ont également de graves répercussions dans le secteur de l'entreprise. En effet, selon plusieurs études américaines, ils seraient responsables de la hausse du taux d'absentéisme, de la baisse de productivité, de l'augmentation des accidents de travail et du nombre croissant de vols et de cas de fraude dans le milieu de travail. Il ressort donc clairement que ce problème ne touche pas uniquement l'individu, mais aussi le secteur de l'entreprise pour lequel il se solde par une hausse des dépenses et une baisse de la productivité.

La société paie elle aussi sa part en assumant les coûts associés à la surveillance policière, au traitement et à l'incarcération des alcooliques et des toxicomanes, au chômage découlant des baisses de productivité et de compétitivité, aux pertes financières liées aux détournements de fonds et à la réparation des dommages causés par les accidents, y compris les dommages écologiques.

Une conclusion s'impose donc : l'abus de l'alcool et des drogues nous fait du tort à tous. Nous en avons chaque jour la preuve dans les médias qui signalent les accidents mortels causés par des conducteurs en état d'ébriété et les actes criminels, souvent graves, commis par des drogués, dans les rapports d'études qui révèlent que les enfants d'âge scolaire consomment des drogues et des boissons alcooliques et dans les témoignages d'experts qui décrivent les dommages physiques et psychologiques causés à l'individu par ces substances.

La Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie en est arrivée à la même conclusion. Une étude publiée récemment, Employee - Related Drug Screening, signale qu'il ne fait aucun doute que la consommation de drogues et d'alcool constitue un grave problème pour la santé et la sécurité publiques.

Le Canada, en tant que société, a reconnu la gravité du problème et démontré l'importance qu'il lui attachait en prenant diverses mesures, notamment en faisant de l'usage de certaines drogues une offense criminelle, en limitant la vente des boissons alcooliques et la publicité faite à leur sujet, et en assurant la mise en oeuvre et le financement de programmes de prévention et de réadaptation. Il me semble donc que le problème au quel nous devons faire face

n'est pas l'abus des drogues et de l'alcool, mais ce que nous devons faire à ce sujet, plus précisément, déterminer si les tests de dépistage sont la solution qui convient à cet égard. Il s'agit d'une question très complexe et très controversée.

Même si cette conférence porte sur le dépistage des cas d'alcoolisme et de toxicomanie, il faut avoir l'honnêteté de reconnaître que la question qui semble préoccuper avant tout les employeurs est celle des tests de dépistage de drogues, et ce en dépit du fait que l'alcool, parce que son usage et son abus sont plus répandus, peut causer plus de tort à leur entreprise. À mon avis, cela signifie que les employeurs ne s'intéressent aux tests de dépistage que pour des motifs de productivité, mais bien pour des raisons de moralité concernant l'usage de drogues illégales. Cette attitude est défendable, mais elle n'a guère sa place dans le secteur de l'entreprise.

Il semble donc clair que des considérations d'ordre juridique et éthique et une étude comparée des droits s'imposent pour déterminer si les tests servant à détecter les abus d'alcool et de drogues sont la réponse appropriée au problème d'alcoolisme et de toxicomanie. La principale question à nous poser est peut-être la suivante : dans quelle mesure sommes-nous prêts à transgresser le droit d'un individu d'agir à sa guise à l'abri de toute ingérence inutile ou injustifiée dans sa vie privée.

Or, ces tests de dépistage constituent bel et bien une ingérence dans la vie privée. La méthode de dépistage la plus courante consiste pour la personne testée à fournir devant témoins un échantillon d'urine sur l'utilisation duquel elle n'a aucun contrôle. En outre, ces tests ne peuvent établir s'il y a abus de drogues ou d'alcool, mais seulement s'il y a eu consommation de ces substances. De plus, comme ces substances peuvent avoir été consommées bien avant que l'on procède au test, cela signifie que ce dernier ne porte pas uniquement sur les heures de travail de l'employé. Bref, non seulement les tests de dépistage ne permettent pas de déterminer s'il y a abus d'alcool ou de drogues mais ils ne peuvent établir s'il y a eu abus en cours d'emploi.

J'espère que vous saisissez toute la complexité de la question qui nous occupe.



Certains instruments juridiques ont répondu à la question à savoir dans quelle mesure il nous est permis de transgresser les droits de l'individu en fixant des limites à notre ingérence dans leur vie privée. Par exemple, l'article 7 de la Charte des droits et libertés garantit à chacun le droit à la sécurité de sa personne et l'article 8, le droit de chacun à la protection contre les fouilles abusives. Ces deux articles peuvent donc interdire au gouvernement de procéder aux tests de dépistage d'alcool ou de drogues. Encore plus pertinentes, la Loi canadienne sur les droits de la personne et les lois provinciales sur les droits de la personne peuvent également limiter l'application de ces tests et les mesures que peuvent prendre les employeurs en se fiant uniquement sur les résultats des tests.

Je sais que Peter Mercer, de la Faculté de droit de l'University of Western Ontario, doit vous entretenir des conséquences légales des tests servant à détecter l'abus de drogues, mais, étant donné le poste que j'occupe à la Commission canadienne des droits de la personne, j'estime de mon devoir de vous parler quand même du rôle de la loi canadienne sur les droits de la personne au regard des tests de dépistage d'abus d'alcool et de drogues.

La première question à se poser, bien entendu, est en quoi ce problème concerne-t-il la Commission? Eh bien! la réponse est simple :

- l'article 2 de la Loi canadienne sur les droits de la personne dispose que la discrimination fondée sur la déficience constitue un acte discriminatoire, et l'article 20 précise que le terme "déficience" désigne "la dépendance, présente ou passée, envers l'alcool ou la drogue". Je sais que j'ai dit plus tôt que les tests ne permettaient pas de faire la distinction entre la consommation "occasionnelle" d'alcool ou de drogues et l'"accoutumance" à ces substances. Il est néanmoins raisonnable de conclure, selon le cas bien entendu, que toute mesure répressive prise par un employeur à l'égard d'un employé ayant obtenu un "résultat positif" s'appuie sur la présomption que ledit employé est un alcoolique ou un toxicomane. La politique de la Commission et le droit jurisprudentiel soutiennent que toute mesure prise à l'égard d'un individu parce qu'il est perçu comme ayant une déficience constitue un acte discriminatoire, même si cet individu n'est pas vraiment atteint d'une déficience.

- la Loi inclut donc non seulement la dépendance ou la présumée dépendance envers l'alcool ou la drogue dans sa définition du motif de distinction illicite qu'est la déficience, mais elle interdit également l'application de certaines mesures, pratiques et lignes directrices, si celles-ci entraînent le refus d'employer ou de continuer d'employer un individu ou une classe d'individus, ou si elles privent un individu ou une classe d'individus de chances d'emploi.

Je ne peux dire cependant que la Loi interdit en bloc l'application des tests de dépistage. Par exemple, certains peuvent soutenir que ces tests ne sont pas contraires à la Loi s'ils servent à venir en aide aux employés alcooliques ou toxicomanes plutôt qu'à les congédier et s'ils ne sont utilisés qu'après avoir noté l'incapacité de l'employé d'exécuter ses fonctions. Sous cet angle, les tests de dépistage ne semblent avoir aucune conséquence fâcheuse pour l'individu. Toutefois, il est clair qu'une application systématique de ces tests, qui entraînerait le congédiement des individus ayant obtenu des résultats positifs, ne peut qu'être discriminatoire et, par conséquent, contraire à la Loi canadienne sur les droits de la personne.

Il y a, toutefois, une restriction à l'application de ce principe. L'alinéa 14a) de la Loi dispose que toute pratique d'emploi qui en d'autre temps constituerait un discriminatoire n'en est pas un si elle découle d'exigences professionnelles justifiées.

De nombreux cas de jurisprudence servent à préciser en quoi consiste une "exigence professionnelle justifiée", le principal étant l'affaire d'Etobicoke suivant lequel il faut tenir compte de deux éléments.

Le premier élément, un élément subjectif, consiste à déterminer si la restriction est, dans le langage de la cour "imposée honnêtement, de bonne foi et avec la conviction sincère que cette restriction est imposée en vue d'assurer la bonne exécution du travail en question d'une manière raisonnablement diligente, sûre et économique, et non pour des motifs inavoués ou étrangers..." En d'autres mots, un employeur qui impose une restriction qui limite les chances



d'un individu protégé par la Loi doit être sincèrement convaincu que cette restriction est rendue indispensable par la nature de l'emploi et pour aucune autre raison.

Le second élément, un élément objectif, exige que la restriction, de nouveau dans le langage de la cour, "se rapporte objectivement à l'exercice de l'emploi en question, en étant raisonnablement nécessaire pour assurer l'exécution efficace et économique du travail sans mettre en danger l'employé, ses compagnons de travail et le public en général". En d'autres mots, l'employeur doit démontrer que la restriction est nécessaire à l'exécution efficace, économique et sûre du travail.

Enfin, la cour souligne qu'il est habituellement nécessaire de présenter une évaluation individuelle de la capacité de l'employé d'exécuter ses fonctions et qu'une exclusion en bloc est inacceptable.

En outre, la Commission estime que l'alinéa 14a) de la Loi oblige l'employeur à procéder à des adaptations raisonnables pour tenir compte des besoins de l'individu.

Qu'est-ce que cela signifie du point de vue des tests de dépistage ?

Premièrement, cela signifie que l'employeur ne peut recourir aux tests de dépistage pour se débarrasser purement et simplement des individus qu'il juge indésirables. Il doit avoir la sincère conviction que le fait qu'un employé ou un employé éventuel ait consommé récemment des drogues ou de l'alcool pose un grave problème de rendement compte tenu de la nature de l'emploi en cause. L'utilisation des tests pour tout autre motif, que ce soit pour détecter les cas de SIDA ou d'autres cas de maladie, ou même pour lutter contre le fléau que représente l'abus de l'alcool et des drogues, serait inacceptable.

Deuxièmement, l'employeur doit avoir des preuves objectives que la consommation d'une drogue ou d'une boisson alcoolique particulière a des répercussions négatives importantes sur la capacité de l'individu d'exécuter les tâches

essentielles de son emploi. On entend par là que des données scientifiques ou empiriques ou l'avis d'un spécialiste doivent étayer les arguments suivant lesquels la substance en question nuirait à la capacité de l'individu de remplir les fonctions essentielles de son poste.

Troisièmement, l'employeur doit évaluer la capacité même de l'individu d'exécuter ses fonctions et non se livrer à des présomptions à cet égard. Cela signifie que, règle générale, l'on ne doit procéder aux tests qu'après constatation de l'incapacité de l'employé de remplir ses fonctions, et que l'on aurait donc alors raison de conclure que l'individu en cause a un problème d'alcoolisme ou de toxicomanie.

Enfin, même s'il détecte un cas d'abus de drogues ou d'alcool, l'employeur doit s'efforcer de venir en aide à l'individu. En l'occurrence, cela peut vouloir dire offrir à l'individu une forme d'assistance en lui conseillant, par exemple, de s'inscrire à un Programme d'aide aux employés.

Bref, les tests de dépistage de drogues et d'alcool peuvent être contraires à la Loi canadienne sur les droits de la personne. Toutefois, ils sont acceptables lorsque les fonctions essentielles d'un poste exigent que le titulaire ou le titulaire éventuel de celui-ci ne soit pas sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou n'en ressentent pas les arrière-effets lorsqu'il travaille. De plus, les tests doivent servir à orienter les employés vers des services de réadaptation.

Je pourrais ajouter que ces conclusions rejoignent celles de la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie dans la publication que j'ai mentionnée précédemment. Ce rapport, qui présente, à mon avis, une vue réfléchie et éclairée de la question, recommande :

- de ne pas soumettre les employés ou les postulants à des tests collectifs et aléatoires, mais de n'utiliser ceux-ci que lorsque le rendement ou le comportement de l'employé le justifie;



- . de ne considérer l'application systématique ou aléatoire des tests pré-emploi que dans le cas des postes dont l'exécution présente un danger pour l'employé et ses collègues et qui ne permettent pas de détecter les déficiences de leur titulaire; et
- . que, s'ils sont utilisés, les tests de dépistage servent à orienter les employés vers un Programme d'aide au personnel.

J'estime que, compte tenu de leur esprit d'équité, les Canadiens se rallieront à cet avis éclairé.







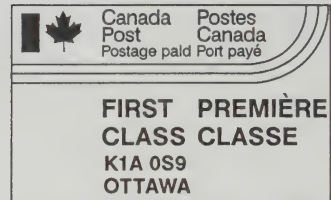












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From the Canadian Railway Labour Association:*

Ed Abbot, Executive Secretary.

*From Canadian National:*

John Kelsall, Senior Vice-President—Operations;  
Louise Piché, Assistant Vice-President—Personnel.

#### TÉMOINS

*De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:*

Ed Abbot, secrétaire exécutif.

*Du Canadien National:*

John Kelsall, premier vice-président—Exploitation;  
Louise Piché, vice-présidente adjointe—Personnel.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 39

Tuesday, April 10, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 39

Le mardi 10 avril 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on*      *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989-1990



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Arnold Malone  
Larry Schneider  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 10, 1990  
(47)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 112-N, Centre Block, the Acting Chairman, Harry Chadwick, presiding.

*Members of the Committee present:* Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Denis Pronovost and Brian Tobin.

*Acting Members present:* Lyle Kristiansen for Iain Angus and Pat Sobeski for Larry Schneider.

*Other Members present:* Ross Belsher and Robert Nault.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Canadian Labour Congress:* Nancy Riche, Executive Vice-President; Linda Wilcott, Research and Program Developer. *From the Air Transport Association of Canada (ATAC):* Gordon Sinclair, President and C.E.O. *From the Canadian Owners and Pilots Association (COPA):* Bill Pepler, Managing Director. *From the Canadian Merchant Service Guild:* Maury R. Sjoquist, National Executive President. *From the Canadian Marine Pilots Association:* Michel Pouliot, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

Nancy Riche made a statement and, with Linda Wilcott, answered questions.

Gordon Sinclair made a statement and answered questions.

Bill Pepler made a statement and answered questions.

At 11:35 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:56 o'clock a.m., the sitting resumed.

Maury R. Sjoquist made a statement and, with Michel Pouliot, answered questions.

At 12:43 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING  
(48)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 112-N, Centre Block, the Acting Chairman, Harry Chadwick, presiding.

*Members of the Committee present:* Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes and Denis Pronovost.

*Acting Members present:* Harry Brightwell for Larry Schneider and Lyle Kristiansen for Iain Angus.

*Other Member present:* Robert Nault.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 10 AVRIL 1990  
(47)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35, dans la salle 112-N de l'édifice du Centre, sous la présidence de Harry Chadwick (*président suppléant*).

*Membres du Comité présents:* Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Denis Pronovost et Brian Tobin.

*Membres suppléants présents:* Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Pat Sobeski remplace Larry Schneider.

*Autres députés présents:* Ross Belsher et Robert Nault.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Du Congrès du travail du Canada:* Nancy Riche, vice-présidente exécutive; Linda Wilcott, recherchiste et élaboratrice de programmes. *De l'Association du transport aérien du Canada (ATAC):* Gordon Sinclair, président et chef de la direction. *De la Canadian Owners and Pilots Association (COPA):* Bill Pepler, directeur général. *De la Guilde de la marine marchande du Canada:* Maury R. Sjoquist, président national exécutif. *De l'Association des pilotes maritimes du Canada:* Michel Pouliot, président.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada.» (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Nancy Riche fait une déclaration puis elle et Linda Wilcott répondent aux questions.

Gordon Sinclair fait un exposé et répond aux questions.

Bill Pepler fait un exposé et répond aux questions.

A 11 h 35, la séance est suspendue.

A 11 h 56, la séance reprend.

Maury R. Sjoquist fait un exposé puis lui et Michel Pouliot répondent aux questions.

À 12 h 43, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(48)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la salle 112-N de l'édifice du Centre, sous la présidence de Harry Chadwick (*président suppléant*).

*Membres du Comité présents:* Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Denis Pronovost.

*Membres suppléants présents:* Harry Brightwell remplace Larry Schneider; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus.

*Autre député présent:* Robert Nault.



*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Canadian Civil Liberties Association:* Alan Borovoy, General Counsel. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:* Valéri Bourgeois, General Vice-President; Louis Erlichman, Canadian Research Director. *From the Canadian Business Aircraft Association:* Ron Chafe, Executive Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

Alan Borovoy made a statement and answered questions.

Valéri Bourgeois made a statement and, with Louis Erlichman, answered questions.

Ron Chafe made a statement and answered questions.

At 4:47 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De l'Association canadienne des libertés civiles:* Alan Borovoy, avocat-conseil. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:* Valéri Bourgeois, vice-président général; Louis Erlichman, directeur de la recherche pour le Canada. *De la Canadian Business Aircraft Association:* Ron Chafe, directeur exécutif.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada.» (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Alan Borovoy fait un exposé et répond aux questions.

Valéri Bourgeois fait un exposé puis répond aux questions de même que Louis Erlichman.

Ron Chafe fait un exposé et répond aux questions.

À 16 h 47, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

[Texte]

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, April 10, 1990

[Traduction]

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 10 avril 1990

• 0936

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Order, please. Good morning, ladies and gentlemen.

We have witnesses from the Canadian Labour Congress, Nancy Riche and Linda Wilcott. If you have any other people with you, would you introduce them? We have a very tight time schedule, so we will swing right into it. I know you have made a presentation of a brief.

**Ms Nancy Riche (Executive Vice-President, Canadian Labour Congress):** Thank you very much. With me is Linda Wilcott, Researcher and Program Developer, who is working particularly in the areas of union counselling and employee assistance programs, and most recently, and a little longer than that, on the drug testing issue. We have given the brief to the committee in English and French. I will read not too long a statement, so we can have some time for questions and answers.

As you know, the Canadian Labour Congress is Canada's major national central labour body, representing some 80 affiliated national and international unions with a total membership of 2.2 million. Our principal role is to represent the interests of our affiliates and of workers in general on the national level. We are here today to respond to the proposed program put forward by Transport Canada that deals with alcohol and drug use in the transportation system.

I want to start right off by stating the position of the Canadian Labour Congress, making it quite clear how we feel on the matter of alcohol and drugs in the workplace. We obviously do not condone the use of alcohol or drugs in the workplace, with the exception of course of drugs for medical purposes, but we are opposed to all forms of employment-related drug testing for any reason whatsoever. We would like to see the government in fact pass legislation banning all forms of employment-related drug testing.

The Canadian Labour Congress favours an approach of prevention, education and rehabilitation to address the issue of alcohol and drugs, or any other problem in the workplace for that matter. Examples of this approach are the union counselling program or joint labour management employee assistance programs which are of a volunteer and broad brush nature. We also call for a made-in-Canada solution to the issue of alcohol and drugs in the workplace.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** La séance est ouverte. Bonjour, mesdames et messieurs.

Nos témoins ce matin sont M<sup>mes</sup> Nancy Riche et Linda Wilcott, du Congrès du Travail du Canada. Pourriez-vous nous présenter les autres personnes qui vous accompagnent? Étant donné que notre emploi du temps est très serré, nous allons commencer tout de suite. Je sais que vous avez déjà déposé un mémoire.

**Mme Nancy Riche (vice-présidente exécutive, Congrès du Travail du Canada):** Merci beaucoup. Je suis accompagnée de Linda Wilcott, recherchiste et élaboratrice de programmes, qui travaille en particulier dans les domaines de la consultation syndicale et de l'assistance aux employés, et qui s'intéresse depuis quelque temps à la question des tests de dépistage des drogues. Nous avons remis au Comité un mémoire bilingue. Je vais lire une déclaration assez brève afin de garder du temps pour les questions.

Comme vous le savez, le Congrès du Travail du Canada est la principale institution syndicale canadienne. Il représente 80 syndicats nationaux et internationaux affiliés et comprend au total 2,2 millions de membres. Notre rôle principal consiste à représenter les intérêts de nos membres et des travailleurs et travailleuses en général à l'échelle nationale. Nous sommes ici ce matin pour parler du projet de Transports Canada concernant le problème de l'alcool et des drogues dans le secteur des transports.

J'aimerais exposer, d'entrée de jeu, la disposition du Congrès de Travail du Canada et présenter notre point de vue sur l'usage de l'alcool et des drogues au travail. Bien entendu, nous ne sommes pas favorables à l'usage de l'alcool et des drogues au travail, exception faite des produits pharmaceutiques utilisés pour des raisons médicales, mais en revanche, nous sommes contre toutes formes de tests de dépistage appliqués pour quelque raison que ce soit dans le cadre de l'emploi. De fait, nous souhaiterions que le gouvernement adopte une loi interdisant aux employeurs d'utiliser des tests de dépistage des drogues.

Le Congrès du Travail du Canada préconise la prévention, l'information et la réadaptation pour répondre aux problèmes de l'alcool et des drogues ainsi qu'aux autres problèmes rencontrés en milieu de travail. Le *Counselling* médical et les programmes conjoints d'aide aux employés, qui sont des programmes généraux animés par des bénévoles, sont des exemples de cette approche. Nous réclamons également une solution véritablement canadienne aux problèmes de l'alcool et des drogues en milieu de travail.



## [Text]

Our reasons for opposing drug testing are many, and we are convinced that the disadvantages outweigh the advantages. Of course, we want a safe transportation system, but we do not believe that drug testing will make it any safer than it already is. Besides, the Minister of Transport Canada has told us that the Canadian transportation is safe. If it is safe, why does he want to bring in drug testing?

In discussing the trends of intolerance—surely we have seen a fair amount of it in this country lately—temperance movements, and the experiment of prohibition in the United States, Dr. David Mostow at the Yale University School of Medicine states:

Our renewed emphasis on health links this to morals and ethics. So when you say something is unhealthy, it is a relatively simple step to take it away on moral grounds. America has always tended to moral absolutes. If it is good, everyone should have it; if it is bad, nobody should.

Dr. Mostow goes on to say that a favourite theory of temperance movements is that prohibition helps to gain order and control over a disorderly society. Social control manifests itself by placing limitations on people's sexual freedom, such as strictures on homosexuality and abortion, which usually go hand in hand with prohibition trends. Unruly human behaviour becomes condemned by the state, which may punish aberration.

## ● 0940

All this is to say that all the research undertaken by Transport Canada does not indicate that there is a significant problem with alcohol and drugs in the transportation industry. The research does not warrant such Draconian measures as drug testing in the workplace. We believe the only reason Transport Canada wants to bring in drug-testing legislation is to comply with the U.S. rules on drug testing, because the moratorium against the extraterritorial application as it applies to Canadian workers is up in January 1992.

In the face of the Free Trade Agreement, this government feels that it cannot be perceived as setting up barriers to economic activity, and the Americans are on this war against drugs rampage because of the very reasons Dr. Mostow outlined. The Canadian government does not have the courage to stand up against the moralistic and prohibitionistic trends in the U.S. and so would rather be co-opted to a very un-Canadian approach to dealing with the issue of alcohol and drugs in the workplace.

The Transport Canada program echoes the American government's intolerance of "use" of alcohol or drugs, by the very fact that their program talks about use, not abuse. Workers have the right to indulge in an intoxicant from time to time if they so wish. Whether the intoxicant is illegal or not is a matter for the police, not the employer. The employer only needs to concern himself or herself with the job performance of the worker, not with what they do on

## [Translation]

Les raisons pour lesquelles nous nous sommes opposés aux tests de dépistage sont nombreuses, et nous sommes convaincus que les inconvénients l'emportent sur les avantages. Nous voulons un système de transport sûr, mais nous ne croyons pas que les tests de dépistage contribueront à le rendre plus sûr. Par ailleurs, le ministre des Transports juge que les transports sont sûrs au Canada. Dans ce cas, pourquoi veut-il imposer les tests de dépistage?

Invoquant les tendances de l'intolérance, phénomène qui ne nous est certes pas inconnu au Canada depuis quelque temps avec les mouvements de tempérance et l'expérience de la prohibition aux États-Unis, voici ce que déclare le docteur David Mostow, de l'école de médecine de l'université Yale:

Notre regain d'intérêt pour la santé est étroitement lié à la morale. Il n'y a qu'un pas à franchir pour déclarer que ce qui est mauvais pour la santé est également immoral. L'Amérique a toujours eu tendance à imposer des normes absolues. Ce qui est bon devrait être adopté par tous; ce qui est mauvais devrait être interdit pour tous.

Le docteur Mostow poursuit en précisant que la théorie favorite des mouvements qui prônent la tempérance est que l'interdiction générale permet de reprendre en main une société où règne le désordre. La mainmise de l'État sur la société se traduit par l'imposition d'entraves à la liberté sexuelle de la population telles que l'interdiction de l'homosexualité et de l'avortement. Ces phénomènes accompagnent généralement les tendances prohibitionnistes. L'État condamne le manque de discipline et peut même punir les égarements.

Tout cela pour dire que la recherche entreprise par Transports Canada ne révèle aucun problème grave d'alcool et de drogue dans l'industrie des transports. À la lumière des résultats de cette recherche, les mesures draconiennes telles que les tests de dépistage des drogues sur les lieux de travail ne sont pas justifiées. Nous sommes convaincus que Transports Canada veut imposer les tests de dépistage des drogues uniquement pour se conformer au règlement américain en la matière, étant donné que le moratoire sur l'application extra-territoriale du règlement américain aux travailleurs canadiens prend fin au mois de janvier 1992.

En raison de l'Accord de libre-échange, le gouvernement ne veut pas donner l'impression qu'il crée des entraves à l'activité économique, tandis que les Américains se livrent à une campagne anti-drogue pour les raisons évoquées par le Dr Mostow. Le gouvernement canadien n'a pas le courage de résister aux tendances moralistes et prohibitionnistes américaines et préfère adopter une approche si peu canadienne pour régler le problème de l'alcool et des drogues sur les lieux de travail.

Le programme de Transports Canada fait directement écho à l'intolérance du gouvernement américain puisqu'il fait état d'usage et non pas d'abus de drogue ou d'alcool. Or, les travailleuses et travailleurs ont le droit, s'ils le souhaitent, d'en consommer de temps à autre. Si ces substances sont illicites, cela concerne la police et non pas leur employeur. Ce dernier ne peut contrôler que le rendement de ses employés au travail et n'a aucun droit de regard sur ce qu'ils



*[Texte]*

their free time away from the workplace. Well-trained management, a well-functioning joint employee assistance program, and workers educated about the dangers of mixing alcohol and drugs with work are sufficient tools to ensure worker sobriety at the workplace.

But the issue of public safety depends not only on the sobriety of the workers—and the CLC is just as concerned as Transport Canada about public safety. In fact, when Transport Canada decided to do the survey, we agreed to participate. If we sound angry about Transport Canada coming out with a policy or a strategy or whatever name they want to put on it, let me tell you that we agreed to participate in the consultation process—reluctantly, but we felt labour should be there. We wanted to be part of it so that we could make decisions together and reach the right solutions. So we agreed to participate in the consultation process, based on certain conditions.

In fact, we had an agreement in writing. One of the items stated that a labour co-ordinating committee, with the CLC as facilitator, would meet with Transport Canada. More importantly, the agreement also stated that after the full report incorporating all modal data had been compiled, but before policy options had been interpreted for government consideration, this committee would meet. This meeting never took place. Then on March 16 we had a surprise press conference held by the minister informing of this strategy, a result of which is this committee today.

All the labour groups who participated were outraged. We believe Transport Canada simply wanted our co-operation not to block the survey, and once that was completed they gave no further notice of the important role labour could play in the consultative process.

During our several meetings with Transport Canada, we pointed out that if you have a survey with only two variables, substance abuse and safety, then, no matter what the content, you will have an outcome that will draw a link between the two. The other two very important variables that need to be considered in a review of transportation safety are working conditions and deregulation. We did convince Transport Canada to look at working conditions; we were not successful in having deregulation considered as one of the variables.

Also, in a recently released study the Canadian Aviation Safety Board has now pointed to the shortage of air traffic controllers and job fatigue due to too much overtime as the reasons for increased safety risks in the air.

*[Traduction]*

font pendant leur temps libre. Pour garantir la sobriété des employés sur les lieux de travail, il suffit de disposer de cadres ayant reçu une bonne formation, de bons programmes conjoints d'aide aux employés et, par ailleurs, d'informer les travailleuses et travailleurs des dangers que représente l'usage d'alcool et de drogue sur les lieux de travail.

Cependant, la sécurité du public ne dépend pas uniquement de la sobriété des employés, et le CTC se préoccupe tout autant que Transports Canada de la sécurité des usagers. De fait, lorsque Transports Canada a décidé d'effectuer une enquête, nous avons accepté d'y participer. Bien que nous soyons opposés à la politique ou stratégie proposée par Transports Canada, nous avons accepté de participer au processus de consultation, avec une certaine réticence, car nous estimions que les travailleurs devaient être représentés. Nous voulions prendre part à ce processus afin de participer aux décisions et de définir les solutions appropriées. C'est pourquoi nous avons accepté de participer, sous certaines conditions, au processus de consultation.

De fait, nous avons signé une entente. Cette entente prévoyait, entre autres, qu'un comité de coordination des travailleurs animé par le CTC rencontrerait Transports Canada. Mais surtout, l'entente prévoyait que ce comité se réunirait après l'achèvement du rapport complet présentant toutes les données modales, mais avant l'interprétation des options de politique, qui doit être présentées au gouvernement. Cette rencontre n'a jamais eu lieu. Puis, le 16 mars, nous avons eu la surprise d'apprendre que le ministre avait fait état, au cours d'une conférence de presse, de sa stratégie, qui a donné lieu à la convocation du comité auquel nous participons aujourd'hui.

Tous les groupements de travailleurs qui ont participé à l'enquête se sont sentis floués. Nous sommes persuadés que Transports Canada a sollicité notre participation uniquement pour permettre la réalisation de l'enquête et n'avait cure de faire participer les travailleurs au processus de consultation, une fois que l'enquête a été réalisée.

À plusieurs reprises, lors des rencontres que nous avons eues avec Transports Canada, nous avons signalé que toute enquête comportant uniquement deux variables, en l'occurrence l'abus d'alcool et de drogue, d'une part, et la sécurité, d'autre part, établirait inmanquablement, peu importe son contenu, un lien entre les deux. Or, il y a deux autres variables, très importantes, dont il faut tenir compte lors de l'examen de la sécurité des transports. Ce sont les conditions de travail et la déréglementation. Nous avons réussi à persuader Transports Canada de se pencher sur les conditions de travail, mais c'est en vain que nous avons essayé de lui faire reconnaître que la déréglementation était également une variable.

Par ailleurs, une étude récemment publiée du bureau canadien de la sécurité aérienne révèle que la pénurie de contrôleurs aériens et la fatigue due à de trop longues heures de travail sont les causes de l'augmentation des risques dans la circulation aérienne.



## [Text]

We in the labour movement are sick and tired of having the workers "scape-goated" as being "the" cause of transportation industry accidents. Everyone was ready to condemn the captain of the *Exxon Valdez* accident as being drunk and the reason for the accident. To the public's surprise, the captain was acquitted of the charge.

• 0945

The organization and conditions of work are very significant factors in contributing to safety risks and alcohol and drug abuse. The Heffring integrated report, which was commissioned by Transport Canada and which reports on the results of the workplace survey, identifies stress and job fatigue as being the most often reported. Other factors that were often mentioned were long hours, being too long away from home, boredom, heat, cold, and noise. Yet the Transport Canada program does not even address the resolution of unfavourable working conditions. It chooses rather to focus on the symptom of the problem and to use drug testing to discipline the workers. We find this completely unacceptable.

Organized labour has long fought for improved health and safety conditions in the workplace, and we are still fighting, because employers are unwilling to make the changes to make our workplaces safe. The CLC finds it incredible and incomprehensible that employers are willing to pay large sums of money to carry out drug testing, 1,000 employees at \$50 a test, \$50,000, instead of putting that same money into cleaning up the workplace.

Drug testing does not do what the government and employers are suggesting it will do. Drug tests do not measure impairment. They do not tell you when the drug was taken. They do not tell you how much of the drug was taken. They do not tell you what effect the drug had on the person. They do not tell you whether the person is addicted or not. All the tests can tell you is whether a certain drug was ingested.

Even at that the drug test results are not always accurate. The United States Center for Disease Control has shown through a study that false positive results can be as high as 63%. A false positive result can have devastating effects on a worker.

Drug testing overrides workers' human rights and civil liberties by invading their privacy, subjecting them to humiliating and unreasonable search and seizure, presuming guilt over innocence and requiring them to give evidence against themselves. Drug testing is an outright violation of the person. The CLC believes drug testing is in violation of the Charter of Rights and Freedoms and is prepared to test this before the courts.

## [Translation]

Le mouvement syndical ne peut plus accepter que les travailleurs deviennent des boucs émissaires et soient désignés comme la cause des accidents de transport. On a trop rapidement accusé le capitaine de l'*Exxon Valdez* d'être ivre et à l'origine de la catastrophe maritime. À la surprise du public, le capitaine a été acquitté de l'accusation qui pesait sur lui.

L'organisation et les conditions du travail sont des facteurs très importants, qui contribuent à augmenter les risques et les abus d'alcool et de drogue. Le rapport Heffring, qui a été commandé par Transports Canada et qui présente les résultats d'une enquête sur les lieux de travail, révèle que le stress et la fatigue sont les facteurs les plus fréquemment signalés. Les longues heures de travail, l'éloignement du foyer, l'ennui, la chaleur, le froid et le bruit sont d'autres facteurs souvent mentionnés. Pourtant, le programme de Transports Canada ne cherche même pas à remédier aux conditions de travail pénibles. Il préfère s'attaquer aux symptômes du problème et imposer des tests de dépistage des drogues afin de discipliner les travailleuses et travailleurs. Cette attitude nous paraît totalement inacceptable.

Le mouvement syndical travaille depuis longtemps à la promotion d'un milieu de travail sûr et sain, et nous continuons à nous battre pour que les employeurs réticents acceptent d'apporter les changements nécessaires pour permettre une meilleure sécurité au travail. Pour le CTC, il est absolument incroyable et incompréhensible que les employeurs préfèrent déboursier d'énormes sommes d'argent pour effectuer les tests de dépistage au lieu de consacrer ces fonds au nettoyage des lieux de travail. En effet, à raison de 50\$ le test, un employeur devra déboursier 50,000\$ pour 1,000 travailleurs.

Les tests de dépistage n'auront pas les effets que supposent le gouvernement et les employeurs. Ces tests ne permettent pas de vérifier dans quelle mesure une personne a les facultés affaiblies, ni à quel moment la consommation a eu lieu. Les tests sont incapables d'indiquer la quantité de drogue qui a été absorbée ainsi que les effets qu'elle a eus sur la personne qui les a prises. Les tests permettent uniquement de savoir qu'une certaine drogue a été absorbée.

En plus, les résultats des tests ne sont pas toujours exacts. Le Center for Disease Control des États-Unis a réalisé une étude montrant que le pourcentage d'erreurs peut atteindre 63 p. 100. Or, un test faussement positif peut avoir des conséquences désastreuses pour un employé.

Les tests de dépistage des drogues vont à l'encontre des droits de la personne et des libertés civiles, représentent une invasion dans la vie privée des employés, qui sont soumis à des fouilles et saisies humiliantes et déraisonnables, présumés coupables et contraints de produire des preuves contre eux-mêmes. Le test de dépistage des drogues va carrément à l'encontre des droits de la personne. Le CTC est convaincu que les tests de dépistage des drogues vont à l'encontre de la Charte des droits et libertés et est prêt à aller les contester devant les tribunaux.



## [Texte]

The dissenting statement by Justices Marshall and Brennan on a U.S. Supreme Court decision that upheld government policy for the post-accident testing of railway workers and the testing of U.S. Customs Service drug interdiction workers prior to employment or transfer states:

Precisely because the need for action against the drug scourge is manifest, the need for vigilance against unconstitutional excess is great. History teaches that grave threats to liberty often come in times of urgency, when constitutional rights seem too extravagant to endure.

He added that:

The ruling ensures that the first and worst casualty of the war on drugs will be the precious liberty of our citizens.

All research data from the Addictions Research Foundation and Health and Welfare Canada show there is no drug epidemic in Canada. There has been no significant change in drug use over the past 10 years. Alcohol and cannabis use is on the decline and there has been a slight increase in the use of cocaine, but things have remained relatively the same.

This government must show that it is truly committed to the well-being of its employees as well as to public safety. How can the government justify amending the National Safety Code to increase truckers' driving hours from 10 to 13 in a 15-hour period, allow longer trailers, and essentially contribute to increasing safety risks, while simultaneously bringing in Draconian disciplinary programs in the name of public safety? It just does not make sense. How can this government promote employee assistance programs when it does nothing to increase the number of scarce resources for rehabilitation within our Canadian boundaries? The Canadian Labour Congress calls upon this government to put its money where its mouth is.

The CLC bases its position on sound facts and on the democratic decision-making process at its biennial conventions. Our members passed a resolution at the 1988 convention in opposition to any form of drug testing.

• 0950

The CLC strategy on drugs in the workplace calls for a made-in-Canada solution. We promote education, prevention, rehabilitation. In fact, we have encouraged our affiliates to write to the Minister of Health and Welfare to push him along on the Health and Welfare Drug strategy. We believe in union counselling and joint employee assistance programs as being the solution to the issue of alcohol and drugs in the workplace. We would like to call upon the government to ban drug testing and develop a true made-in-Canada solution.

## [Traduction]

Se dissociant d'une décision de la Cour suprême américaine en faveur du maintien de la politique gouvernementale qui impose des tests anti-drogue aux employés des chemins de fer à la suite des accidents et aux employés des services des douanes américaines avant leur embauche ou leur mutation, les juges Marshall et Brennan ont fait la déclaration suivante :

C'est précisément parce qu'il faut prendre des mesures contre le fléau de la drogue que nous devons faire preuve de vigilance à l'égard des excès anticonstitutionnels. L'histoire prouve que les graves atteintes à la liberté surviennent souvent en période d'urgence, lorsque le respect des droits constitutionnels cède le pas à d'autres impératifs.

Ils poursuivent:

Le jugement de la Cour suprême aura pour effet que la première victime de la guerre contre la drogue sera la liberté de nos citoyens.

Aucune des données recueillies par l'Addiction Research Foundation et Santé et Bien-être Canada ne révèle une épidémie de drogue au Canada. Depuis 10 ans, on n'a noté aucun changement important dans l'usage des drogues. L'usage de l'alcool et du cannabis est à la baisse et, malgré une légère augmentation de l'usage de la cocaïne, la situation est sensiblement la même.

Le gouvernement doit prouver qu'il veut le bien-être de ses employés et la sécurité du public. Comment peut-il du même coup modifier le Code national de la sécurité afin de permettre aux camionneurs d'augmenter de 10 à 13 leurs heures de conduite au cours d'une période de 15 heures, d'autoriser des remorques plus longues, mesures qui contribuent à augmenter les risques, tout en imposant des programmes disciplinaires draconiens au nom de la sécurité publique? Cela n'a aucun sens. Comment le gouvernement peut-il encourager les programmes d'aide aux employés, alors qu'il ne fait rien pour augmenter les ressources limitées en matière de réadaptation au Canada? Le Congrès du travail du Canada demande au gouvernement d'utiliser de manière plus judicieuse les fonds dont il dispose.

Le point de vue du CTC s'appuie sur des données solides et sur un processus démocratique de prise de décision lors de ses congrès biennuels. Lors du congrès de 1988, nos membres ont adopté une résolution rejetant toute forme de test de dépistage des drogues.

La stratégie du CTC en matière de drogue sur les lieux de travail préconise une solution véritablement canadienne. Nous sommes pour l'information, la prévention et la réadaptation. De fait, nous incitons nos membres à écrire au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social pour l'inviter à appliquer la stratégie de son ministère concernant les drogues. Nous estimons que le counseling et les programmes conjoints d'aide aux employés du syndicat peuvent fournir une solution aux problèmes de l'usage de l'alcool et des drogues sur les lieux de travail. Nous demandons au gouvernement d'adopter une loi interdisant toute forme de dépistage des drogues et d'élaborer une solution véritablement canadienne.



[Text]

**Mr. Brian Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, may I congratulate our witnesses for an excellent brief. I think it very forcefully and clearly draws the line in terms of both sides of the submission by the government for a drug testing strategy, and very clearly lays out the arguments against this kind of strategy.

Let me begin the questions by asking our witness whether there is any circumstance in which she would agree, or the CLC would agree, with drug testing. For example, if not as a condition of employment, and your position is very clear on that, what about as part of the investigative process after an accident?

**Ms Riche:** No.

**Mr. Tobin:** After the fact?

**Ms Riche:** No. Absolutely not. We are opposed to all forms of drug testing for any reason.

**Mr. Tobin:** At the risk of not being absolutely clear in my information, it is my understanding from previous witnesses on previous bills before this committee, there are a number of unions on the rail side who take exactly the same position with respect to drug testing as the CLC, but on the question of post-accident take a different position from the one that you have just laid out. If there is probable cause to conduct a test, post-accident, they agree that such a test should be conducted. What you are saying is that the CLC position is that there ought to be no testing even after the fact, even when cause has been shown.

You make a very persuasive case that at a time when the government has taken a number of actions, i.e. the air traffic controllers shortage in Canada in the face of deregulation, increasing trucking hours, doing nothing about stress in the workplace in a number of specific transportation industries, the government has done nothing but increase the safety risk.

The CLC has a concern that the government in proposing a drug testing strategy will simply identify so-called substance abusers, set them aside, and therefore be able to make a case for abandoning expensive, more difficult and more rational education programs.

**Ms Riche:** Yes. The other case of course is the U.S. regulation. Back in late 1988 when the U.S. passed the regulation on mass random drug testing in the transport industry and making it obligatory for American citizens who were working outside the United States, some of our companies, for instance, Air Canada, received a letter saying it had to implement mass random drug testing by April 1989. The Canadian government was able to get a moratorium on that. It has now extended that moratorium for a year. We believe that is one part of why we are here. Why the rush? Why was the committee not called back in to look at the results of the survey and together decide on some strategy?

The other part is, as you say, our concern for the lack of monitoring, and penalizing companies that are not fulfilling their obligations in terms of safety standards. If you can put the focus on the worker, and think about it in the context of

[Translation]

**M. Brian Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, j'aimerais féliciter nos témoins pour l'excellent exposé qu'elles ont présenté. Je pense que cet exposé définit clairement les divers aspects de la stratégie de dépistage des drogues proposée par le gouvernement et présente de manière très nette les arguments s'opposant à ce type de stratégie.

Permettez-moi d'entamer la période de questions en demandant à notre témoin si le CTC accepterait, dans certaines circonstances, les tests de dépistage des drogues. Par exemple, que pensez-vous de l'administration des tests de dépistage, non pas dans le cadre d'un emploi, car votre position est claire à ce sujet, mais dans le cadre d'une enquête après un accident?

**Mme Riche:** Je suis contre.

**M. Tobin:** Même après un accident?

**Mme Riche:** Absolument. Nous sommes contre toute forme de test de dépistage des drogues, pour quelque raison que ce soit.

**M. Tobin:** Veuillez excuser mon manque de clarté, mais j'ai cru comprendre, d'après certains témoignages entendus par le Comité relativement à d'autres projets de loi, que certains syndicats de cheminots qui ont exactement le même point de vue que le CTC au sujet des tests de dépistage, s'écartent de votre position relativement au test après un accident. Ils acceptent qu'un test soit administré après l'accident si l'hypothèse de la drogue est retenue comme cause probable. Vous affirmez, quant à vous, que le CTC refuse tout type de test a posteriori, même lorsque la cause de l'accident a été démontrée.

Vous avez montré de manière très convaincante que le gouvernement a contribué à augmenter les risques en prenant un certain nombre de mesures telles que la réduction des effectifs des contrôleurs aériens au Canada après la déréglementation, et l'augmentation des heures de conduite des camionneurs, alors qu'il n'a rien fait pour réduire le stress sur les lieux de travail dans certains secteurs de l'industrie des transports.

Le CTC craint que la stratégie de dépistage des drogues proposée par le gouvernement serve uniquement à identifier les toxicomanes, à les licencier et serve de prétexte au gouvernement pour abandonner les programmes d'éducation plus rationnels, mais aussi plus coûteux et plus difficiles à mettre en oeuvre.

**Mme Riche:** Exactement. Par ailleurs, il ne faut pas oublier le règlement américain. À la fin de l'année 1988, lorsque les États-Unis ont adopté le règlement relatif au test de dépistage aléatoire des drogues dans l'industrie des transports et l'a rendu obligatoire pour les citoyens américains travaillant à l'étranger, certaines compagnies comme Air Canada ont reçu l'ordre d'administrer de manière systématique des tests aléatoires de dépistage des drogues d'ici le mois d'avril 1989. Le gouvernement canadien a réussi à obtenir un moratoire à ce sujet et à le prolonger d'un an. Je crois que c'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles nous sommes ici aujourd'hui. Pourquoi tant d'empressement? Pourquoi le Comité n'a-t-il pas été invité à se pencher sur les résultats de l'enquête et à participer à l'élaboration d'une stratégie?

Par ailleurs, nous nous inquiétons du manque de surveillance et de l'absence de pénalité pour les entreprises qui ne respectent pas leurs obligations en matière de normes de sécurité. On sait ce qui se passe lorsqu'on met l'accent sur



[Texte]

this country, we have gone through the Dubin inquiry and big press on the *Exxon Valdez* oil spill. There certainly was not as much press when the poor captain was acquitted on many of the charges.

• 0955

In that kind of context, a lot of Canadians will say that it makes sense to them. They do not want to get on a plane where the pilot is drunk. They do not want to get on a plane where the pilot is stoned or was out smoking marijuana. I can understand people's response to that.

But the press or the government does not run back to the airwaves to say that their research shows no accidents by pilots had anything to do with drug abuse. In fact, we have the stats to show it. Drug testing was done on pilots when there were deaths from accidents.

**Mr. Tobin:** But we would not have those stats if we did not allow post-accident testing, which you are opposed to.

**Ms Riche:** Exactly, but now that we have proven it, why are we doing it? In the United States, where they have actually gone in with drug testing, they are finding out in many of the companies that the cost just does not warrant it. The workers are not roaming around stoned.

Let me ask you, who is the supervisor? What kind of manager or supervisor is not aware of the employee who is impaired? Remember, none of the tests test impaired yet. We have not perfected any test to prove any of the things we are expecting to prove. I question the ability of the management if they do not know they have an employee with a problem.

**Mr. Tobin:** You said in your presentation that you hold the firm belief that the proposed strategy... and all we have is a very vague intention at this stage of the game. I am very sorry that the consultation promised to you in writing broke down. I think it is a shame, a great loss, that this consultation disappeared because of the government acting unilaterally.

You said it is your view that any mandatory employment-related drug testing would be unconstitutional. You are prepared to test it in court. A great many people, including people around this table, would like to see any such strategy referred to the Supreme Court, the reference for a test of its validity, in advance of any limitation of legislation. Is that the position that the CLC would take as well?

**Ms Riche:** Yes; certainly I have heard the minister say that he is not prepared to do it and if we want to take it, we can. My understanding, not being a legal expert, is that we probably could not take it until after we had legislation and had a test case.

So only the government can take it for reference. We suggest that he do. Certainly a report by the Canadian Bar Association suggests that mandatory drug testing could be a violation of four sections of the Charter. I consider the

[Traduction]

le travailleur au Canada, nous avons eu l'enquête Dubin, et la catastrophe de l'*Exxon Valdez* a fait les grands titres des journaux. Pourtant, quand le capitaine a été acquitté de plusieurs accusations, la presse n'en a pas beaucoup parlé.

Dans de telles conditions, beaucoup de Canadiens se diront favorables au test de dépistage. Personne ne veut embarquer dans un avion dont le pilote est ivre. Personne ne veut embarquer dans un avion dont le pilote vient de consommer de la drogue ou de la marijuana. Je peux comprendre la réaction des gens.

Par contre, les journaux et le gouvernement ne se bousculent pas sur les ondes pour révéler au public que les recherches prouvent qu'aucun accident n'a été causé par des pilotes ayant consommé de la drogue. Pourtant, les statistiques sont là pour le prouver. Les pilotes impliqués dans les accidents mortels ont fait l'objet de test de dépistage de drogue.

**M. Tobin:** Vous êtes contre ces tests, et pourtant vous voyez bien qu'on ne pourrait pas obtenir ce genre de statistiques si l'on ne pratiquait pas des analyses après les accidents.

**Mme Riche:** C'est très juste, mais les tests sont désormais inutiles puisque nous avons les statistiques qui prouvent que les accidents ne sont pas liés à la drogue. Aux États-Unis, beaucoup de compagnies estiment que les tests qui sont désormais obligatoires ne sont pas justifiés, compte tenu de leur coût. Les travailleurs ne se droguent pas au travail.

Ne croyez-vous pas qu'un superviseur qui fait bien son travail est à même de repérer les employés dont les facultés sont affaiblies? Rappelez-vous qu'aucun des tests ne permet pour le moment de détecter les facultés affaiblies. Il n'existe aucun test permettant de démontrer ce que nous cherchons à prouver. Quant à moi, je mets en question la compétence d'un cadre de direction qui n'est pas capable de repérer un employé qui a un problème de drogue.

**M. Tobin:** Vous avez dit dans votre exposé que vous êtes intimement convaincue que la stratégie proposée... et tout ce que nous avons, c'est une intention très vague pour le moment. Je regrette que le gouvernement n'ait pas tenu compte de sa promesse écrite de consultation. À mon avis, il est vraiment dommage que le processus de consultation ait été supprimé par une décision unilatérale du gouvernement.

Vous affirmez que tout programme obligatoire de test de dépistage de l'usage de drogue en milieu de travail serait inconstitutionnel et que vous êtes prêts à le contester devant les tribunaux. Nous sommes nombreux, notamment autour de cette table, à souhaiter que cette stratégie soit soumise à la Cour Suprême afin d'en déterminer la validité avant toute restriction imposée par un texte législatif. Le CTC opérerait-il également pour un tel point de vue?

**Mme Riche:** Oui. Le ministre nous a dit qu'il n'était pas prêt à le faire et que c'était à nous d'entamer les procédures de contestation de la stratégie. Je ne suis pas juriste, mais je crois que nous ne pouvons pas contester cette stratégie tant qu'elle n'a pas force de loi.

Par conséquent, seul le gouvernement peut la soumettre pour le moment à la Cour Suprême. C'est ce que nous avons suggéré au ministre. D'après l'Association du Barreau canadien, les tests de dépistage obligatoire des drogues



[Text]

Canadian Bar Association a pretty credible group on this. So we could have violation of security of the person, violation of search and seizure, violation of section 15, discrimination, and violation on self-incrimination.

So I think it would make sense; if they are so convinced that this is right and everything that they are doing is fine, then why should they be concerned about taking it for a reference?

**Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke):** Thank you very much, Nancy, for the submission today. We find we have a very strong body of agreement between ourselves on the issue.

Are you aware of any studies that either industry or the government has conducted to determine a correlation between accidents or incidents and stress, fatigue, number of hours in a day, overtime worked, the amount of overtime per week, per month? I know there is some mention in air—

**Ms Riche:** I am sure there must be. The Hinton inquiry indicated that rather than alcohol, as people thought in the beginning, there was a fatigue factor, a stress factor.

I am sure there must be; even Transport's own study that we are dealing with in this committee raises working conditions, stress, and fatigue as major problems in the workplace. Certainly the air traffic controllers recently released a report.

**Ms Linda Wilcott (Research and Program Developer, Canadian Labour Congress):** Maybe I can add that some of the research commissioned by Transport Canada showed that trucking accidents that took place late at night were probably an indicator of long hours worked. I think you can draw logical conclusions. I do not have any scientific studies specifically in terms of the stress related to impairment, but I think you can draw some logical conclusions that when you are exhausted and stressed your physical body is impaired; it is not just alcohol or drugs that will impair, but through fatigue.

• 1000

**Mr. Kristiansen:** It seems that during the survey there are literally tonnes of questions asking the people who took drugs, but I do not see the question as to what is the average amount of sleep you get before you go to work if you are in a safety-sensitive job, or how much overtime you work in a given day or a given week or a given month in safety-sensitive jobs. It seems to suggest to me that somebody is simply not interested in getting the answers to those kinds of questions.

**Ms Riche:** The other cynical reply could be, and it bothers me to even give this answer, that we may have had the strategy in our minds before we did the survey. The questions were asked, hopefully, to try to prove that there was a need for drug testing.

[Translation]

contreviendraient à quatre articles de la Charte. Je crois qu'on peut se fier à l'avis de l'Associatin du Barreau canadien qui prétend que la stratégie serait en infraction par rapport à l'article de la Charte qui garantit la sécurité de la personne, en infraction par rapport à l'article concernant les fouilles, perquisitions ou saisies, en infraction par rapport à l'article 15 concernant la discrimination et en infraction par rapport à l'article sur le témoignage incriminant.

À mon avis, il serait logique, si le gouvernement est convaincu que sa stratégie est bonne et parfaite, qu'il la soumette pour examen à la Cour Suprême.

**M. Kristiansen (Kootenay—Ouest—Revelstoke):** Merci beaucoup Nancy pour l'exposé que vous nous avez présenté. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous sur le sujet.

Avez-vous pris connaissance d'études entreprises soit par l'industrie, soit par le gouvernement afin de définir le lien qui existe entre, d'un côté, les accidents ou incidents et, de l'autre, le stress, la fatigue, le nombre d'heures de travail, les heures supplémentaires accumulées chaque semaine ou chaque mois? Je sais qu'on en parle dans. . .

**Mme Riche:** Je suis certain que de telles études existent. L'enquête Hinton a révélé que la fatigue et le stress faisaient partie des causes plutôt que l'alcool comme les gens l'avaient cru au départ.

Je suis sûr qu'il existe des études de ce type. D'ailleurs, même l'étude de Transports Canada que le Comité est chargé d'examiner considère les conditions de travail, le stress et la fatigue comme des problèmes graves. Les contrôleurs aériens ont récemment publié un rapport.

**Mme Linda Wilcott (rechercheur et élaboratrice de programme, Congrès du Travail du Canada):** Permettez-moi d'ajouter que les recherches commandées par Transports Canada ont indiqué que les accidents de la route impliquant des camions tard dans la nuit révèlent probablement que les conducteurs sont restés au volant pendant de longues heures. Les conclusions sont évidentes. Je ne sais pas comment les scientifiques expliquent précisément de quelle manière le stress peut diminuer les facultés, mais il est clair pour moi qu'un organisme épuisé et stressé n'a pas la même capacité de réaction. Un organisme peut être affaibli par la fatigue et pas uniquement par l'alcool et les drogues.

**M. Kristiansen:** Il semble que les enquêteurs ont posé des tonnes de questions sur la drogue, mais je n'ai vu aucune question concernant le nombre d'heures de sommeil des employés qui exercent des fonctions cruciales pour la sécurité, ni aucune question sur le nombre d'heures supplémentaires accumulées en une journée, une semaine ou un mois. On dirait tout simplement que l'on est pas intéressé à connaître les réponses à ce genre de questions.

**Mme Riche:** Je m'en voudrais de vous paraître cynique, mais on peut même imaginer que la stratégie était déjà conçue avant l'enquête. Les questions ont été posées de manière à prouver l'utilité des tests de dépistage des drogues.

[Texte]

You have to look at the history of this issue. It was not a problem in this country until Nancy Reagan said it was in the United States. Then all of a sudden we had our Prime Minister announcing the drug epidemic. If we all can take our minds back to that time, just about anyone and everyone who had any knowledge of the issue said he was wrong. Somehow or other we have been trying to prove him right ever since. So as outrageous as it sounds, we had a strategy in place and then we did a survey to try to prove that we should have the strategy, and the survey does not even prove it. Sometimes I think I am in some strange twilight zone because there is nothing real about what we are seeing here.

We saw that the biggest use of drugs in the workplace was cough medicine, medicine for sinus and allergies. Are we talking about a drug testing strategy? We see in the very report of Transport Canada that the transportation system is safe. The minister told us it was safe. Yet for some bizarre reason we are going to have mandatory drug testing. Now, it just might have something to do with the fact that U.S. Air lands in Ottawa and if we do not have mandatory drug testing we will not get U.S. Air. It just might have something to do with the fact that we do not have the guts to stand up to the Americans about the drug problem. It just might, I do not know.

**Mr. Kristiansen:** A question about the consultation process. I understand and perfectly sympathize that you were more than a little outraged by the department and the minister presumably moving ahead and doing the analysis of the survey without any consultation taking place on that matter when there was specific agreement that this would be done.

Was there not a meeting that took place between the Congress or some of the unions involved just two or three days before the March 16 release? I thought there was a meeting then. It is my understanding that the subject did not come up at that time.

**Ms Wilcott:** No. Prior to March 16, we had been waiting since November for the final consultation meeting according to our results before the government would do anything with the raw data from the survey, because we were very concerned that Transport Canada would not deal with the working conditions issue—and we were proven right. We waited and waited and waited and all we got was a surprise press conference. We had a meeting after, on the 23rd, with Transport Canada officials, with the labour consultation group where we let them know what we thought of them.

**Mr. Kristiansen:** I had thought there had been a meeting with the minister just prior to that, in which the subject did not arise.

**Ms Riche:** Interestingly enough, the minister did invite some of the unions in the transport sector to a meeting at 11 a.m. on the morning of the 16th.

**Mr. Kristiansen:** On the morning of the 16th.

[Traduction]

Il suffit de revenir en arrière pour se rendre compte que ce problème n'existait pas jusqu'à ce que Nancy Reagan lance sa campagne anti-drogue aux États-Unis. C'est alors que notre Premier ministre a pris conscience d'une épidémie de drogues au Canada. Si vous vous en souvenez, pratiquement tout le monde et tous les gens renseignés sur la question s'accordaient à dire que le Premier ministre faisait erreur. Depuis lors, il semble que l'on a essayé de lui donner raison. Aussi incroyable que cela puisse paraître, la stratégie était donc en place avant même qu'on réalise l'enquête dessinée à prouver son utilité. Or, l'enquête ne parvient pas à trouver que cette stratégie est indispensable. J'ai parfois l'impression de me trouver dans un monde étrange où rien n'est réel.

L'enquête a démontré que les produits les plus souvent utilisés par les travailleurs étaient des médicaments contre la toux, les douleurs aux sinus et les allergies. La stratégie de dépistage des drogues ne vous paraît-elle pas démesurée? Transports Canada affirme dans son propre rapport que les services canadiens de transports sont sûrs. Le ministre l'a répété. Pourtant, pour quelques raisons inexplicables, le Canada va mettre en place un programme obligatoire de dépistage des drogues. La véritable raison, c'est peut-être que les appareils américains ne viendront plus se poser à Ottawa si nous n'avons pas un programme obligatoire de dépistage des drogues. On peut supposer également que le Canada n'a pas le courage de tenir tête aux Américains sur la question de la drogue.

**M. Kristiansen:** Une question sur le processus de consultation. Je comprends parfaitement que vous ayez été froissé par le fait que le ministère et le ministre aillent de l'avant avec l'enquête sans vous consulter comme cela avait été convenu.

Est-ce que le congrès ou certains autres syndicats n'ont pas été convoqués à une réunion deux ou trois jours avant la publication de la stratégie, le 16 mars? Je croyais qu'il y avait eu une réunion à ce moment-là, mais je pense qu'on n'en a pas parlé.

**Mme Wilcott:** Absolument pas. Jusqu'au 16 mars, et depuis le mois de novembre, nous attendions une réunion de consultation sur nos résultats, avant que le gouvernement entreprenne quoi que ce soit à partir des données brutes de l'enquête, car nous avions peur que Transports Canada ne tienne pas compte des conditions de travail. La suite des événements nous a d'ailleurs donné raison. Nous avons attendu patiemment jusqu'à la conférence de presse surprise. Par la suite, le 23, nous avons rencontré des fonctionnaires de Transports Canada en compagnie du groupe de consultation et nous leur avons alors donné notre façon de penser.

**M. Kristiansen:** Je pensais que vous aviez rencontré le ministre juste auparavant et que vous aviez soulevé le problème.

**Mme Riche:** Il est intéressant de noter que le ministre a invité certains syndicats du secteur des transports à le rencontrer à 11 heures, le matin du 16 mars.

**M. Kristiansen:** Le matin du 16 mars.



[Text]

**Ms Riche:** On the morning of the 16th at 11 a.m. The press conference was slated for 12 or 12.30 p.m. UPTE, which is the transport component of the PSAC—

**Ms Wilcott:** And the Canadian Merchants Service Guild.

**Ms Riche:** —and the Merchants Service Guild received a phone call, an invitation to a briefing or pre-meeting before the press conference. That is when the Canadian Labour Congress heard—even though we had this agreement that we were facilitating and co-ordinating the labour side of the consultation, Linda specifically—from UPTE that the minister had called this meeting. We then called the minister, or the president called the minister, and asked what was going on. He apologized and said that he sometimes makes mistakes and then the meeting got called off. There was no meeting at 11 a.m. that morning. It was cancelled. So we saw what the government was saying when everybody else did on TV.

• 1005

**Mr. Kristiansen:** One of the areas where you have some agreement with the strategy is in terms of the employment assistance programs, but I understand there is a very strong concern as to what these kinds of measures will do to those existing EAPs that are working relatively well. Could you expand on that, and also on the whole matter of law enforcement versus impairment and the possible effect through drug testing on labour relations.

**Ms Wilcott:** Regarding the first part of your question, it is important to know too that the congress takes the whole issue of alcohol and drugs in the workplace very seriously. We are also involved with Labour Canada in a consultation process on whether or not employee assistance programs should be legislated. An employer group was also being consulted, and Health and Welfare Canada was involved in this consultation as well.

A survey was done and the outcome of the consultation process was that neither employer nor union groups favour legislative employee assistance programs. We want initiatives from the government. We want promotions, support, financial, education, all those kinds of things, but at this point, for different reasons, we agreed we did not want legislated employee assistance programs.

The Transport Canada strategy or proposal has mandated EAPs. We have some concern about this, because we have a national program across this country where we have union counsellors being trained. We have about 1,500 union counsellors trained annually. It is a peer referral group that is in the brief. There is an explanation in the appendix. We are concerned that if we have mandated EAPs, we are going to wind up something other than what we are working on and promoting.

[Translation]

**Mme Riche:** Exactement, alors que la conférence de presse était prévue à 12 heures ou 12 h 30. Il s'agissait de l'UPTE, c'est-à-dire la section des transports de l'Alliance de la fonction publique du Canada. . .

**Mme Wilcott:** Ainsi que la Guilde de la marine marchande du Canada.

**Mme Riche:** ...et la Guilde de la marine marchande du Canada, qui a été invitée par téléphone à une séance d'information préalable à la conférence de presse. C'est seulement à ce moment-là, malgré l'accord que le ministère avait conclu avec nous pour faciliter et coordonner la consultation auprès des milieux syndicaux, que le Congrès du Travail du Canada a appris par l'UPTE que le ministre avait convoqué cette réunion. Ensuite, notre président a appelé le ministre pour lui demander ce qui se passait. Ce dernier s'est excusé, disant que tout le monde pouvait faire des erreurs. En fin de compte, la réunion prévue à 11 heures a été annulée. C'est ainsi que nous avons appris les projets du gouvernement, comme tout le monde, à la télévision.

**M. Kristiansen:** Les programmes d'aide aux travailleurs sont un des points de la stratégie avec lesquels vous êtes d'accord. Cependant je crois que vous vous inquiétez beaucoup de l'incidence qu'auront ces nouvelles mesures sur les programmes d'aide existants, dont le fonctionnement est relativement satisfaisant. Pouvez-vous nous parler de cela et commenter également toute la question de l'application de la loi par rapport aux facultés affaiblies et aux conséquences possibles des tests de dépistage des drogues sur les relations de travail.

**Mme Wilcott:** Pour ce qui est de la première partie de votre question, il est important de noter que le congrès étudie très sérieusement le problème de l'usage d'alcool et de drogues en milieu de travail. Nous collaborons également avec Travail Canada à un processus de consultation visant à déterminer l'utilité de faire entériner par une loi les programmes d'aide aux employés. Un groupe d'employeurs et Santé et Bien-être Social Canada ont également participé à cette consultation.

Une enquête a été réalisée, et le processus de consultation a révélé que ni les employeurs ni les syndicats ne sont en faveur de programmes d'aide aux employés régis par la loi. Nous souhaitons des initiatives de la part du gouvernement. Nous voulons un appui, un financement, des programmes d'information etc., mais, pour le moment, pour diverses raisons, nous avons rejeté les programmes d'aide aux employés régis par la loi.

Le stratégie ou la proposition de Transports Canada préconise des programmes d'aide aux employés. Nous émettons certaines réserves à ce sujet, étant donné que nous avons un programme national de formation de conseillers syndicaux. Nous formons chaque année environ 1,500 conseillers chargés de fournir les services d'entraide entre collègues que nous avons présentés dans le mémoire. De plus amples renseignements sont fournis en annexe. Si les programmes d'aide aux employés deviennent obligatoires, nous craignons qu'ils soient différents des programmes que nous proposons actuellement.

[Texte]

The other thing is the whole connection of drug testing being used as a referral process to an employee assistance program is just not acceptable to the congress. There are a lot of reasons. Papers that have been written have shown the therapists on the receiving end of referred people who are not ready for treatment and who have been forced into it have one hell of a time to try to treat these people, to rehabilitate them.

The other thing is the high level of false positives in drug testing. In a video from the States from the aviation sector, a guy talks about his experience. He had never done a drug in his life. He had a false positive test and was referred to a 28-day rehabilitation program and he had never done a drug in his life. So all kinds of weird things can happen. Forced referrals just do not work, and so we base everything on voluntary.

**Mr. Kristiansen:** On the EAPs, are you saying you do not want the legislation to say there should be EAPs in the same way, for instance, as Labour Canada says there shall be joint management-labour health and safety committees, or simply that you do not mind them requiring them, in a sense, as long as they do not set out how they are operated?

**Ms Wilcott:** Yes.

**Mr. Kristiansen:** That could be two different things.

**Ms Wilcott:** We are flexible. We want a joint labour-management program where the union is going to be totally satisfied with the type of program they will come up with.

**Ms Riche:** And we have success. We can show why this works.

**Mr. Sobeski (Cambridge):** In your brief you have pointed out that the minister has said the transportation system is safe, but the line after that said the research conducted by Transport Canada does not indicate a "significant" problem with alcohol and drugs in the workplace, so it indicates there is some concern there.

**Ms Riche:** Where are you?

**Mr. Sobeski:** I am at the bottom of page 1, right after the quote. You made a comment that what we are really trying to do is... how that worker performs between the lines when they are on duty. We do not really have a right as people to take a look at what they do when they are outside those lines of duty.

• 1010

At the beginning of March we had the pilots from Northwest Airlines. One pilot indicated that he had had some 15 rum and cokes before the flight. The first and second officers said they had split six pitchers of beer before they went on duty. When you are in an employee-employer relationship, that is fine, but when you are responsible for the travelling public, I think the rules have to change. The example I use is if I go to a race track to make a \$2 wager I

[Traduction]

Par ailleurs, le CTC juge inacceptable que l'on utilise les tests de dépistage des drogues pour orienter les employés vers les programmes d'aide. Il y a bien des raisons à cela. Les recherches ont prouvé que les thérapeutes ont beaucoup de mal à traiter et à réadapter les clients qui se présentent contre leur gré.

Par ailleurs, il y a un taux élevé d'erreurs dans les tests de dépistage. Nous avons vu une vidéo en provenance du secteur américain de l'aviation qui porte sur l'expérience vécue par un homme qui a été victime d'une telle erreur. De toute sa vie, il n'avait jamais pris de drogue. À la suite d'une erreur dans le test de dépistage, il a dû subir un programme de réadaptation de 28 jours, alors qu'il n'avait jamais consommé de drogue. Toutes sortes de choses bizarres peuvent arriver. Nous voulons que la participation au programme d'aide soit volontaire, car on n'obtient aucun résultat par la contrainte.

**M. Kristiansen:** Pour ce qui est des programmes d'aide aux employés, est-ce que vous ne voulez pas que la loi impose la création de programmes d'aide aux employés calqués sur le modèle des comités mixtes sur la santé et la sécurité de Travail Canada, ou est-ce que vous n'y voyez pas d'objection dans la mesure où la loi ne régit pas leur fonctionnement?

**Mme Wilcott:** C'est exact.

**M. Kristiansen:** Ce sont deux choses différentes.

**Mme Wilcott:** Nous sommes souples. Nous voulons un programme syndical-patronal mixte qui convienne entièrement au syndicat.

**Mme Riche:** Nous obtenons de bons résultats et nous pouvons expliquer pourquoi.

**M. Sobeski (Cambridge):** Dans votre mémoire, vous indiquez que le ministre a affirmé que le réseau de transports est sûr, puis vous poursuivez en disant que, d'après les recherches effectuées par Transports Canada, il ne semble pas y avoir de problèmes importants concernant l'alcool et les drogues en milieu de travail. Dire que le problème n'est pas «important», c'est déjà avouer qu'il y en a un.

**Mme Riche:** À quelle page êtes-vous?

**M. Sobeski:** Au bas de la page 1, juste après la citation. Vous avez dit que nous voulons uniquement contrôler la conduite des employés lorsqu'ils sont en service. Nous n'avons pas vraiment le droit de surveiller ce que font les employés en dehors de leurs heures de service.

Au début de mars, nous avons entendu les pilotes de Northwest Airlines. L'un d'entre eux a déclaré qu'il avait bu une quinzaine de «rum and cokes» avant le vol. Le premier et le second officiers ont déclaré avoir partagé six pichets de bière avant d'entreprendre leur service. Dans le cas d'une relation employé-employeur, c'est parfait, mais si vous êtes responsable de voyageurs, j'estime que les règles doivent changer. L'exemple que je donne est le suivant. Si je vais à



[Text]

have protection because the drivers or the jockeys have alcohol tests, and so my \$2 bet is safe. When I get on an airplane I would also like to make sure that my ticket is safe. There is a small margin of error, and I guess that is the concern.

When you are an employee and you move into that area of public safety, then I think the rules have to change.

**Ms Riche:** I do not know about the pilot who had the drinks before, but research has not indicated that the problem is severe enough, or that we have a problem in this country that requires ineffective, inaccurate drug tests. We believe that the violation of privacy on workers, the subjectiveness of drug testing. . . Some of the mandatory drug testing that is in place, to make it random some employers have instituted. . . They test Nancy Riche today, then I tell them who I want tested tomorrow. That is the institution of random testing. So all of these problems in the context of a system that we believe and the minister believes is not unsafe. It is somewhat of an over-reaction.

I do understand your concern. I probably fly as much and more than you do, and I want the pilot to be sober. But I know that pilot has always gone through medical testing and that the policy is no alcohol eight hours before the flight. I know all of these things. He does not cheat or he does not have urine testing. Do you understand what you are saying about urine testing and what it is and what you subject people to when there is no great amount of evidence to tell us there is a need for it? If you are going to be urine tested, I am going to go in and stand and watch, because you cannot do that on your own. You cannot go into the bathroom by yourself to be urine tested. It is a violation of the person, all in the context of a system that is not unsafe.

If we had a big epidemic, if we had a plane crash last week where the pilot was drunk and a trucking accident where someone was stoned and all these pieces of evidence were building up, then we would probably be here saying something different instead of being concerned about the privacy element. But we would be looking at ways to work with that and help that through. But we are doing all this in a context of a system that is safe.

**Mr. Sobeski:** So basically what you are suggesting is that we wait until we have the big accident; we wait until we have the big oil spill—

**Ms Riche:** No, no, that is not what I am saying.

**Mr. Sobeski:** —and then we will react.

**Ms Riche:** We are saying there is a system. We are saying that across this country in many work places we have an employee assistance program, the union counselling program. We believe that job performance in some workplaces is just as much affected because of marital or financial problems. We happen to be talking about drug and alcohol here, but our union counselling program looks at all of these. The employers in most cases, who are pretty

[Translation]

l'hippodrome pour parier deux dollars, je suis protégé parce que les conducteurs ou les jockeys sont testés pour voir s'ils ont consommé de l'alcool et mon pari de deux dollars est en sécurité. Quand je monte en avion, j'aime bien aussi m'assurer que mon billet est protégé. Il y a une petite marge d'erreur et j'imagine que c'est là que se trouve le problème.

Quand vous êtes employé et que la sécurité du public est en jeu, j'estime que les règles doivent changer.

**Mme Riche:** Je ne sais rien de ce pilote qui avait bu, mais la recherche ne révèle pas que le problème est suffisamment grave, ni que nous avons dans ce pays un problème qui exige des analyses inefficaces et imprécises. Nous estimons que la violation de la vie privée des travailleurs, le caractère subjectif des analyses. . . Dans le cas de certaines analyses obligatoires qui existent, pour assurer le caractère aléatoire certains employeurs ont. . . On teste Nancy Riche aujourd'hui, puis je leur dis qui je veux voir testé le lendemain. C'est là l'institution des tests aléatoires. Tant de problèmes, dans le cadre d'un système qui, selon nous et selon le ministre, est sécuritaire. La réaction est quelque peu exagérée.

Je comprends votre préoccupation. Je vole vraisemblablement au moins autant que vous et je désire que le pilote soit sobre. Mais je sais que le pilote a déjà subi des analyses médicales et que la politique interdit l'alcool pendant les huit heures qui précèdent le vol. Je sais tout cela. Il ne triche pas ou il n'a pas d'analyse d'urine. Comprenez-vous ce que vous dites à propos des analyses d'urine et ce que vous imposez aux gens alors qu'il n'y a pas beaucoup de preuves que cela soit nécessaire? Si vous allez subir une analyse d'urine, je vais entrer et vous surveiller parce que vous ne pouvez pas faire cela seul. Vous ne pouvez aller dans les toilettes tout seul pour l'analyse d'urine. C'est une violation des droits de la personne et le tout dans le contexte d'un système qui n'est pas dangereux.

S'il y avait une forte épidémie, si un avion s'était écrasé la semaine dernière alors que le pilote était ivre; s'il y avait eu un accident de camion parce que quelqu'un était sous l'influence des drogues et si toutes ces preuves s'accumulaient, alors nous dirions probablement autre chose au lieu de nous préoccuper de la protection de la vie privée. Nous rechercherions des façons de régler ce problème. Mais nous faisons tout ceci dans le cadre d'un système qui n'est pas dangereux.

**Mr. Sobeski:** Vous proposez donc d'attendre qu'il y ait un gros accident, un gros déversement de pétrole. . .

**Mme Riche:** Non, non, ce n'est pas ça que je dis.

**Mr. Sobeski:** . . . après quoi nous réagirons.

**Mme Riche:** Nous disons qu'il existe un système. Nous disons que dans tout le pays, dans de nombreux lieux de travail, il existe un programme d'aide aux employés, un programme syndical de counselling. Nous estimons que le rendement au travail est en certains endroits tout aussi influencé par les problèmes conjugaux ou financiers. Ici, c'est de drogue et d'alcool qu'il s'agit, mais notre programme de counselling syndical s'intéresse à tout cela. Dans la plupart

[Texte]

responsible supervisors and managers, can identify a problem when they see it, and then together with union and management we involve the worker in a volunteer employee assistance program.

I think our society has become sophisticated enough that they see alcohol and drug abuse as an illness and not something that people should lose their job over, that we should try to help them. I think we have progressed to that level of sophistication. That is what we would do. It is prevention. It is not waiting for the problem and then putting in strict laws and rules and regulations. We continue the kind of work we are doing in the workplace. We are not defending alcohol and drug abuse, but we believe there is a different way and a better way, and we have time.

• 1015

**Mr. Sobeski:** You made the comment that there has been no significant change in the last 10 years. Is that showing up in the EAP that you have within your workplace? Is there any way you can verify that?

**Ms Wilcott:** It is not measured at this time. We are looking into doing some research on this, but I think there has been a decline in alcohol and cannabis, and perhaps it has helped. But at least the employee assistance program is there for those who are at the chronic end. Usually people will only go to seek help, or are sort of pushed to seek help, when they are at the chronic end of it. We need to deal with the issues before they get to that very serious stage.

We talked about the inebriation of a pilot and that sort of thing. I certainly agree with everything my sister said, but one thing that we need to always come back to is the working conditions. We have to look at the state of the mechanical part. I think it has been shown that a lot of the accidents that have occurred have been due to mechanical failure.

I think another form of impairment we neglect to look at are the results of working conditions, especially with pilots. There have been documented material on what pilots go through in terms of time changes, zone changes, poor sleeping habits, where the circadian rhythms are upset and everything else. There is the boredom of a fully automated plane, especially when you are really tired and you have to fly over the Atlantic. There are all kinds of things.

The other thing is due to deregulation. What we have is anecdotal. We do not have anything concrete yet, but we believe it is coming down the chute. There is a study in the United States that says that deregulation is a mistake. I think there is a lack of inspection and maintenance of planes, trains, and all those things in transportation. Rather than looking at one small picture, I think we have to look at the whole picture, if we are talking about public safety.

**Mr. Nault (Kenora—Rainy River):** We hear that the industry is safe and we also hear that the EAP works. Yet, on the other hand, we hear that there has to be another mechanism put in place. It is a reality in the industry that the

[Traduction]

des cas, les employeurs, qui sont des surveillants et des gestionnaires bien responsables, peuvent déceler le problème puis, le syndicat et la direction ensemble offrent aux travailleurs un programme bénévole d'aide aux employés.

J'estime que notre société est maintenant assez éclairée pour voir dans l'abus de l'alcool et des drogues une maladie et non pas un motif de perte d'emploi, pour constater que ces gens ont besoin d'aide. J'estime que nous en sommes rendus là. C'est cela que nous devrions faire. C'est de la prévention. Il ne s'agit pas d'attendre que le problème se présente puis d'imposer des lois et des règlements stricts. Nous poursuivons la sorte de travail que nous faisons sur le lieu de travail. Nous ne défendons pas l'abus de l'alcool et des drogues, mais nous estimons qu'il y a une meilleure façon de le faire, et que nous avons le temps.

**M. Sobeski:** Vous avez dit qu'il n'y a pas eu de changement important depuis 10 ans. Est-ce que cela paraît dans le Programme d'aide aux employés qui existe dans votre lieu de travail? Êtes-vous en mesure de vérifier cela?

**Mme Wilcott:** Ce n'est pas encore mesuré. Nous songeons à faire des recherches à cet égard, mais j'estime qu'il y a eu une baisse de l'alcool et du cannabis, ce qui a peut être aidé. Mais au moins le Programme d'aide aux employés existe pour ceux qui ont un problème chronique. D'ordinaire, on demande de l'aide ou on est poussé à demander de l'aide uniquement lorsque le problème est chronique. Il nous faut nous en occuper avant que ce stade très grave ne soit atteint.

Nous avons parlé de l'ivresse d'un pilote et de choses de ce genre. Je suis d'accord avec tout ce qu'a dit ma soeur, mais il faut toujours en revenir aux conditions de travail. Il nous faut examiner l'état de la mécanique. Je crois qu'on a démontré que bon nombre d'accidents sont attribuables à des déficiences mécaniques.

J'estime qu'il nous faut examiner une autre forme d'affaiblissement des facultés qui découle des conditions de travail, surtout dans le cas des pilotes. Il y a eu des études documentées sur ce que subissent les pilotes: changements d'heure, changements de zone, mauvaises habitudes en matière de sommeil, troubles des rythmes circadiens et de presque tout le reste. Il y a l'ennui que suscite un avion entièrement automatisé, surtout lorsque vous êtes vraiment fatigué et que vous devez traverser l'Atlantique. Tout cela existe.

L'autre élément provient de la déréglementation. Nous n'avons que des preuves anecdotiques. Nous n'avons encore rien de concret, mais nous estimons que cela s'en vient. Il existe aux États-Unis une étude affirmant que la déréglementation est une erreur. Je crois que l'inspection et l'entretien des avions, des trains, de tous les modes de transport font défaut. Au lieu de nous arrêter à une partie de l'image, j'estime qu'il nous faut voir l'ensemble au nom de la sécurité du public.

**M. Nault (député de Kenora—Rainy River):** On nous dit que l'industrie est sécuritaire et on nous parle également du fonctionnement des programmes d'aide aux employés. Pourtant, d'autre part, on nous dit qu'il faut implanter un



[Text]

workers know who the abusers are. I think that anyone who has ever worked in one of those transportation industries, because of the way the system is set up, knows that. We have to conclude that the EAP program, the education process—everyone who is involved in the industry has been to one of those films where it says: it is unsafe to go to work with a fellow employee who has been under the influence of alcohol or drugs. It goes on and on and on.

I am interested in hearing your views on why the EAP is not exactly perfect, why it does not seem to work, why they want to have mandatory testing. If you educate employees from the moment they are hired, eventually these employees will not accept an individual as their mate in a train or as a co-pilot if he is under the influence. If that is the case then, could you not say that there is a possibility that the EAP is not effective, as far as the industries are concerned? Is that not one of the reasons why they want to replace it with a much more efficient method of mandatory testing?

**Ms Riche:** Linda can correct me, but I do not think they want to replace it. In the minister's press conference, I think he said that after the testing you put them on EAP I do not think the government is saying that EAPs do not work. I do not think that is happening.

**Mr. Nault:** But if you are in the process of an education program, which the EAP is, a large part of it, and if it working, then over a period of time workers realize that it is unsafe to go to work with a person under the influence.

• 1020

**Ms Riche:** That is right. The peer referral works absolutely.

**Mr. Nault:** Sure it does. I have seen it happen.

**Ms Riche:** We do not like it, though.

**Mr. Nault:** The other aspect is the EAP itself. Nancy, I want to know this one thing. If education is the most important thing, more so than this Draconian measure of every time something happens... if it does work, then why do we not legislate the EAP programs? I know of certain examples where EAP programs work absolutely beautifully. In one terminal on a railway, for example, you go down the road 300 miles, and they do not have one that works at all.

In one terminal, everybody is really attuned to the education process, and in the other terminal they are not. If it were mandatory, companies and employees would not get away with not having a comprehensive EAP program.

[Translation]

nouveau mécanisme. Dans l'industrie, les travailleurs savent qui sont ceux qui consomment de l'alcool et des drogues. Je crois que quiconque a déjà travaillé dans une de ces industries du transport, en raison de la structure du système, est au courant. Il nous faut conclure que le Programme d'aide aux employés, le processus d'éducation—tous les membres de l'industrie ont vu un de ces films où l'on affirme qu'il est dangereux d'aller travailler avec un collègue qui a été sous l'influence de l'alcool ou des drogues. Et ainsi de suite.

J'aimerais que vous me disiez pourquoi, selon vous, le Programme d'aide aux employés n'est pas parfait, pourquoi il ne semble pas fonctionner, pourquoi on désire des tests obligatoires. Si vous éduquez les employés depuis le moment où ils sont embauchés, ils en viendront à ne pas accepter comme collègue dans un train ou comme co-pilote une personne sous l'influence de l'alcool ou des drogues. Si tel est le cas, ne diriez-vous pas qu'il est possible que le Programme d'aide aux employés ne soit pas efficace en ce qui concerne les industries? N'est-ce pas là une des raisons pour lesquelles on veut le remplacer par une méthode beaucoup plus efficace, les tests obligatoires?

**Mme Riche:** Linda me reprendra si je me trompe, mais je ne crois pas qu'on désire le remplacer. Dans sa conférence de presse, je crois que le ministre a dit qu'après les tests, les employés bénéficient du Programme d'aide. Je ne crois pas que le gouvernement dise que ses programmes ne marchent pas. Je ne crois pas que c'est cela qui se passe.

**M. Nault:** Mais c'est bien un programme d'éducation, et le Programme d'aide aux employés est en grande partie un programme d'éducation, et s'il fonctionne, alors avec le temps les travailleurs comprennent qu'il est dangereux d'aller travailler avec quelqu'un qui est sous l'influence de l'alcool ou des drogues.

**Mme Riche:** C'est exact. Le système de référence par les pairs fonctionne absolument.

**M. Nault:** Bien sûr. J'ai vu cela se produire.

**Mme Riche:** Mais nous n'aimons pas cela.

**M. Nault:** L'autre aspect est le Programme d'aide aux employés lui-même. Nancy, je tiens à vous dire ceci. Si l'éducation est la chose la plus importante, plutôt que d'appliquer cette mesure draconienne chaque fois qu'il se passe quelque chose... si ce programme fonctionne, pourquoi ne pas imposer par une loi les programmes d'aide aux employés? Je connais certains exemples où ces programmes fonctionnent parfaitement. Dans une gare, par exemple, alors que 300 milles plus loin il n'y a pas de programme qui fonctionne.

Dans une gare, tout le monde est vraiment conscient du processus d'éducation, mais pas dans l'autre. S'il était obligatoire, les entreprises et les employés ne pourraient plus ne pas avoir de programme complet d'aide aux employés.

[Texte]

**Ms Wilcott:** I think you can legislate an EAP but you cannot guarantee the quality of the program. We are concerned about the quality. We know that in the rail in particular, there has been a lot of difficulty in negotiating a joint program. Under the Railway Safety Act, I think they are mandated to have an employee assistance program.

We want the best program possible and we have seen that even though you might be forced into a situation. . . I know under the Railway Safety Act if you cannot come to an agreement, the minister has the right to impose one on you.

**Mr. Nault:** That is right.

**Ms Wilcott:** It is not going to be the program we want in terms of focusing on the union interests. We will wind up more with a program on the management interest. Those are the nuances. I hear what you are saying, and there is some truth in it.

**Mr. Nault:** There is a contradiction there somewhere. This is why I am asking. Everybody says everything is fine but on the other hand they want to stick in this mandatory testing. Something must be wrong in the industry if the companies have a bee in their bonnet about wanting to change the rules. This is why I am saying someone is not being completely frank and saying something does not work here.

What is it? The committee should know what it is. Otherwise, if it is safe and everything is running real well and if employees are saying to their fellow employees they are not going to work with them because they can smell it on them a mile away—if this is the case—then fine, everything is working. If it is not, then let us find out what it is.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** On that note, we will wind up here. I thank you very much for your presentation and your time here today.

We have from the Air Transport Association of Canada Mr. Gordon Sinclair, Mr. Olaf Skjenna and Mr. George Smith. Gentlemen, I have introduced you, but could you identify yourselves, please.

**Mr. Gordon Sinclair (President, Air Transport Association of Canada):** With me are Dr. Olaf Skjenna, Chairman of Aeromedical Services Committee; and Mr. George Smith, Chairman of our Labour Legislation Committee.

I will speak briefly to our brief and then open it up for questions. I know the committee prefers to engage in a question format rather than a formal presentation.

• 1025

The members of our association and our industry have an overriding concern for safety. Safety is our business. In many instances the safety requirements that we impose upon ourselves exceed those that are set by the Department of Transport. For example, our major airlines have a 12-hour prohibition on drinking alcohol before a flight, whereas the legal requirement is only 8 hours.

It has been our view, and continues to be our view, that we simply cannot have people in safety-sensitive positions who are under the influence of drugs. We do engineer components of airplanes, or assemblies of airplanes, to an

[Traduction]

**Mme Wilcott:** Je crois que vous pouvez imposer un tel programme par une loi, mais vous ne pouvez en garantir la qualité. C'est la qualité qui nous préoccupe. Nous savons que, notamment dans le domaine du transport ferroviaire, il y a eu beaucoup de difficultés à négocier un programme conjoint. Je crois que la Loi sur la sécurité des chemins de fer impose un programme d'aide aux employés.

Nous désirons le meilleur programme possible et nous avons vu que, même si vous pouviez être obligé de. . . Je sais qu'en vertu de la Loi sur la sécurité des chemins de fer, si vous ne pouvez en venir à un accord, le ministre a le droit d'en imposer un.

**M. Nault:** C'est exact.

**Mme Wilcott:** Et ce ne sera pas le programme que nous voudrions, celui qui tiendra compte des intérêts du syndicat. Nous aboutirons à un programme qui tiendra davantage compte des intérêts de la direction. Et il y a des nuances. Je comprends ce que vous dites, et il y a là un certain élément de vérité.

**M. Nault:** Il y a une contradiction quelque part. C'est pourquoi je pose cette question. Tout le monde dit que tout va bien, mais, d'autre part, on veut imposer ces tests. Il doit y avoir quelque chose qui ne va pas dans l'industrie si les entreprises se sont mis en tête de changer les règles. C'est pourquoi je dis que la franchise n'est pas totale et qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

Qu'est-ce que c'est? Le comité devrait le savoir. Autrement, si le système est sécuritaire, si tout baigne dans l'huile et si les employés refusent de travailler avec des collègues qui sentent l'alcool—si tel est le cas—alors très bien, tout fonctionne. Dans le cas contraire, tâchons de trouver ce qui ne va pas.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Nous allons en rester là. Je vous remercie beaucoup de votre exposé et du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

Voici maintenant, de l'Association du transport aérien du Canada, M. Gordon Sinclair, M. Olaf Skjenna et M. George Smith. Messieurs, je vous ai présentés, mais auriez-vous la bonté de vous identifier.

**M. Gordon Sinclair (président, Association du transport aérien du Canada):** Voici le docteur Olaf Skjenna, président du Comité des services aéromédicaux, et M. George Smith, président de notre Comité de la législation du travail.

Je parlerai brièvement de notre mémoire, puis nous passerons aux questions. Je sais que le comité préfère les questions à un exposé en bonne et due forme.

Les membres de notre association et notre industrie se préoccupent par-dessus tout de la sécurité. C'est là notre raison d'être. Souvent, les exigences que nous nous imposons en matière de sécurité dépassent celles que fixe le ministère des Transports. Par exemple, nos grandes lignes aériennes interdisent la consommation d'alcool 12 heures avant un vol, tandis que la loi n'exige que 8 heures.

Nous continuons de soutenir que nous ne pouvons tolérer la présence de personnes sous l'influence des drogues dans des postes qui touchent à la sécurité. Les normes des composantes et des éléments des avions sont telles que la



[Text]

engineering requirement such that the statistical probability of failure is 10 to the minus 8, which is 1 followed by eight zeroes, or one in 100,000,000, so it seems to me that we should continue to strive for that kind of perfection, if possible, in the human being. At the same time, we do have concern for the humane treatment of individuals and the provision of employee assistance programs, of which we are heartily in favour. Having heard the comments of the Canadian Labour Congress, we would support most of the comments they made on that particular subject.

Our industry has been concerned with this matter for the past 25 years and has had programs in effect, in alcohol abuse particularly, going back over 25 years, and employee assistance programs beginning at about the same time. Over the years we have constantly refined and improved those programs to the point where we have in place today, in co-operation with our various unions, employee assistance programs that we believe are effective.

Nevertheless, we continue to strive for perfection. In support of that, we are in favour of testing on a pre-employment basis—in fact many firms in the industry do that now—on the basis of prevention. We do not want a substance abuser in a safety-sensitive position in the industry. We also agree with testing post-accident, again for prevention, so that the cause of the accident may be determined. Unfortunately, most of our safety improvements do come about as a result of accidents occurring.

There is one deficiency in the minister's program that I think I should bring to the attention of your committee. That is, we are in favour of post-incident testing, where something happens that may not result in an accident, but that does result in a dangerous situation that could have given rise to an accident. We would strongly favour post-incident testing, again primarily for the prevention factor, so this kind of incident can be prevented from happening again.

We are also in favour of testing for reasonable cause, once again on the basis of prevention. It is unconscionable to allow persons to continue in a safety-sensitive position if they have been observed to be under the influence or impaired by some kind of substance, whatever that substance may be. We are in favour of the process for reasonable cause.

Up to this point, we have not taken a firm position in favour of random testing, although we would not oppose the minister's initiative in this particular area. Again, on the basis of prevention. In our view, a properly organized program of random testing would have as its principal benefit the psychological deterrent to the usage of any substance that might cause impairment of an employee performing his duties in a safety-sensitive position.

• 1030

I think it is most important in our industry, and perhaps more so than any other transportation industry, because we are placed in a position of trust. When you fly with us you are entrusting us with your most prized possession. We

[Translation]

probabilité statistique de défaillance est de 10 à la puissance -8, soit un suivi de huit zéros, ou un sur 100,000,000, et il me semble que nous devrions continuer de viser la même perfection, si possible, dans l'être humain. En même temps, nous nous préoccupons d'assurer le traitement humain des personnes et la mise en place d'un programme d'aide aux employés, que nous appuyons de tout coeur. Nous sommes d'accord avec la plupart des remarques que nous avons entendu de la part du Congrès du travail du Canada à cet égard.

Notre industrie se préoccupe de cette question depuis 25 ans, et certains programmes sont en vigueur, particulièrement en ce qui concerne l'alcool, depuis plus de 25 ans; les programmes d'aide aux employés datent d'environ la même époque. Au fil des années, nous avons constamment raffiné et amélioré ces programmes de sorte qu'aujourd'hui, en collaboration avec nos divers syndicats, nous disposons de programmes d'aide aux employés que nous croyons efficaces.

Néanmoins, nous continuons de rechercher la perfection. C'est pourquoi nous sommes pour les tests avant l'embauche—bon nombre d'entreprises le font déjà—pour des motifs de prévention. Nous ne voulons pas confier des postes qui touchent à la sécurité à des alcooliques ou à des toxicomanes. Nous sommes également d'accord pour qu'il y ait des tests après un accident, toujours à des fins de prévention, afin de permettre d'établir la cause de l'accident. Malheureusement, la plupart des améliorations au titre de la sécurité découlent d'accidents.

Il y a toutefois dans le programme du ministre une lacune que je crois devoir porter à l'attention du comité. Nous sommes en faveur des tests après un incident, lorsqu'il se produit quelque chose qui n'aboutit pas nécessairement à un accident, mais qui entraîne une situation dangereuse qui aurait pu donner lieu à un accident. Nous préconisons fortement les tests après les incidents, surtout encore une fois pour des raisons de prévention, afin d'empêcher ce genre d'incidents de se reproduire.

Nous sommes également en faveur de tests pour un motif raisonnable, toujours pour des motifs de prévention. Il est irresponsable de permettre à quelqu'un de conserver un poste qui touche de près la sécurité si l'on a vu cette personne sous l'influence de l'alcool ou d'une substance quelconque. Nous sommes en faveur des tests pour des motifs raisonnables.

Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas adopté une position ferme en faveur des tests aléatoires, mais nous ne nous opposerions pas à l'initiative du ministre à cet égard. Toujours pour des motifs de prévention. Selon nous, un programme bien organisé de tests aléatoires aurait comme principal avantage la dissuasion psychologique de l'utilisation de toute substance qui pourrait affaiblir les facultés d'un employé exerçant ses fonctions dans un poste qui touche à la sécurité.

J'estime que c'est très important dans notre industrie, peut-être plus que dans les autres industries des transports, car on nous a placé dans une position de confiance. Quand vous volez avec nous, vous nous confiez votre bien le plus

*[Texte]*

recognize the seriousness of that trust and we feel it is incumbent upon us to do everything possible, not only with respect to the mechanical part of the vehicle but also with respect to the human element, such that it is an effective and safe vehicle and you can rest assured you have a 100% guarantee of arriving safely, wherever you go.

Mr. Chairman, I will conclude with those brief remarks. We can open it up for questioning.

**Mr. Nault:** Mr. Chairman, I would like to start with questions that relate to the reality of the situation. On page 4 it says, "another issue in implementing the proposed legislation will be the cost of implementing employee assistance programs". Am I to assume you do not have any employee assistance programs in your industry at this time?

**Mr. Sinclair:** On the contrary. All our major carriers have employee assistance programs and have had them in place for many years. Many very small operators do not have the resources to implement employee assistance programs. Our position is that everybody in the industry should have an employee assistance program, but for the small businessman it has to be done on a cost-effective basis because there is a fair investment in that kind of program. Large companies can afford them, can put them in, and many already have. Perhaps the small operator should have access to an industry-wide employee assistance program that can address the needs of a small company.

**Mr. Nault:** So that is what you were referring to.

The other thing I am interested in is that you seem to imply you are not opposed to random testing. I want to get into that by asking a specific question and then we can go back to the general sense of it. In your industry, are there not yearly medicals for employees?

**Mr. Sinclair:** There are different requirements for medicals for different classes of employees. For instance, pilots have a thorough medical once a year, and after they attain 40 years of age it comes down to once every six months.

**Mr. Nault:** In the railway, for example, there is pre-employment testing for substance abuse. Is that the situation in your industry as well?

**Mr. Sinclair:** As a general rule, yes.

**Mr. Nault:** For the large players—we are not sure about the small ones.

**Mr. Sinclair:** As you said, it is strictly for prevention. We do not want substance abusers in safety sensitive positions.

**Mr. Nault:** Would you be in favour of allowing for substance abuse during the yearly medical process?

**Mr. Sinclair:** I am sorry, I am not sure I understood the question.

*[Traduction]*

précieux. Nous reconnaissons l'importance de cette confiance et nous estimons qu'il nous incombe de faire tout notre possible, non seulement à l'égard de l'élément mécanique du véhicule mais aussi à l'égard de l'élément humain, pour que ce véhicule soit efficace et sécuritaire et pour que vous soyez assurés à 100 p. 100 d'arriver sans danger à votre destination.

Monsieur le président, j'en resterai là. Nous pouvons passer aux questions.

**M. Nault:** Monsieur le président, j'aimerais commencer par des questions qui portent sur la réalité de la situation. À la page 4, on peut lire «un autre problème que posera l'application des mesures législatives proposées sera le coût de mise en oeuvre des programmes d'aide aux employés». Dois-je supposer qu'il n'existe pas de programmes d'aide aux employés dans votre industrie à l'heure actuelle?

**M. Sinclair:** Au contraire. Tous les grands transporteurs ont des programmes d'aide aux employés, et ce, depuis plusieurs années. Bon nombre de très petits exploitants n'ont pas les ressources nécessaires pour appliquer des programmes d'aide aux employés. Notre position est que chacun dans l'industrie devrait disposer d'un programme d'aide aux employés, mais pour les petits entrepreneurs il faut tenir compte de la rentabilité, car un programme de ce genre représente un investissement assez considérable. Les grandes entreprises peuvent se les permettre, peuvent les implanter, et bon nombre d'entre elles l'ont déjà fait. Peut-être les petits exploitants devraient-ils avoir accès à un programme d'aide aux employés, ouvert à toute l'industrie et susceptible de répondre aux besoins des petites entreprises.

**M. Nault:** C'est donc de cela dont vous parliez.

L'autre chose qui m'intéresse, c'est que vous semblez sous-entendre que vous n'êtes pas opposé au dépistage aléatoire. Je poserai d'abord une question particulière, puis nous pourrions revenir à des considérations plus générales. Dans votre industrie, n'y a-t-il pas des examens médicaux annuels pour les employés?

**M. Sinclair:** Les exigences en ce qui concerne les examens médicaux diffèrent selon les catégories d'employés. Par exemple, les pilotes subissent un examen médical poussé une fois par année et, après 40 ans, tous les six mois.

**M. Nault:** Dans les chemins de fer, par exemple, il y a un dépistage avant l'embauche en ce qui concerne la consommation de l'alcool et des drogues. En est-il également de même dans votre industrie?

**M. Sinclair:** En règle générale, oui.

**M. Nault:** Pour les grandes entreprises—nous ne parlons pas des petites.

**M. Sinclair:** Comme vous l'avez dit, c'est strictement à des fins de prévention. Nous ne voulons pas de personnes qui consomment des substances dangereuses dans des postes reliés à la sécurité.

**M. Nault:** Voudriez-vous inclure le dépistage de l'alcool et des drogues dans le cadre de l'examen médical annuel?

**M. Sinclair:** Je regrette, je ne suis pas certain d'avoir bien compris la question.



[Text]

**Mr. Nault:** You do a drug and alcohol test when you do your yearly medicals. Is that done now?

**Mr. Sinclair:** Yes. There are enough tests during the examination a pilot undergoes to determine whether he is a substance abuser of one kind or another.

**Mr. Nault:** Unless it is different in this industry than in the railways, the employee can request that the doctor not release private information—as it relates to that particular aspect of drug and alcohol abuse—to his employer. It is up to the employee to allow that to be released to his employer. There is no established regulation that says you can know whether an individual has a problem with substance abuse of one kind or another.

• 1035

**Mr. Sinclair:** Under the Aeronautics Act, there is provision for a doctor to make known to the responsible authorities when an employee has a health condition that would create a safety issue.

**Mr. Nault:** In your industry, every year or every six months those who are over 40 are tested right now. As you well know, if you are a drug user, it stays in your system for quite a long time. It is not something that disappears. They even say that if you go to a rock concert and everybody else is smoking, you could be under the influence yourself, because it goes into your system.

Do you not feel that someone being tested every six months or every year is not acceptable enough? Or is there that other incentive of not knowing when you are going to be tested that will get this percentage? I am interested in knowing what your association thinks the percentage of those who are still falling through the cracks of the system would be.

**Mr. Sinclair:** I am not sure we know the answer to that last question. However, as I said earlier, we must strive for perfection. Our tendency to support the random aspect is purely for prevention, not to catch somebody. If this psychological deterrent that you could be tested at any point in time is there, then there will be an incentive not to use. That is what we are after.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, can I jump in with a couple of questions to the Air Transport Association of Canada? I consider the brief very interesting.

In principle you support pre-employment drug testing—testing for cause, post incident and so on. But you expressed concern about random drug testing. The association expresses concern about cost, about how such a new program is going to jive with existing employee-employer programs, which are working reasonably well in this industry. You contend your industry is safe. You ultimately come on the side of having a reference to the Supreme Court of Canada on the constitutionality of such a new drug testing policy, which I find interesting. You say you are particularly concerned about the random drug testing in terms of its constitutionality.

[Translation]

**M. Nault:** Procédez-vous au dépistage des drogues et de l'alcool dans le cadre des examens médicaux annuels? Est-ce que cela se fait maintenant?

**M. Sinclair:** Oui. Il y a suffisamment d'analyses dans le cadre de l'examen que subit le pilote pour déterminer s'il consomme une substance quelconque.

**M. Nault:** À moins que la situation ne soit pas la même que dans les chemins de fer, l'employé peut demander au médecin de ne pas communiquer les renseignements privés—en ce qui concerne précisément la consommation de l'alcool et des drogues—à son employeur. C'est l'employé qui doit autoriser la communication à son employeur. Il n'existe aucun règlement permettant de savoir si une personne a un problème d'alcool ou de drogues.

**M. Sinclair:** La Loi sur l'aéronautique oblige le médecin à faire connaître aux autorités responsables toute maladie de l'employé susceptible de causer un problème pour la sécurité.

**M. Nault:** Dans votre industrie, il y a actuellement des examens tous les ans, ou tous les six mois pour ceux qui ont plus de 40 ans. Comme vous le savez, les drogues demeurent dans le système très longtemps. Elles ne disparaissent pas. On dit même que si vous allez à un concert rock où tout le monde fume, vous pourriez être vous-même sous l'influence des drogues, car cela pénètre dans votre système.

Ne croyez-vous pas qu'un dépistage tous les six mois ou chaque année est suffisant? Or est-ce que le fait de ne pas savoir quand auront lieu les examens permet d'atteindre ce pourcentage? J'aimerais savoir quel est, selon votre association, le pourcentage de ceux qui ne sont pas repérés dans le système actuel.

**M. Sinclair:** Je ne crois pas connaître la réponse à cette dernière question. Toutefois, comme je l'ai dit tout à l'heure, il nous faut viser la perfection. Si nous avons tendance à être en faveur du dépistage aléatoire, c'est uniquement à des fins de prévention, pas pour attraper des gens. La possibilité de subir des examens à tout moment constitue une dissuasion psychologique, et c'est cela que nous visons.

**M. Tobin:** Monsieur le président, est-ce que je peux poser quelques questions à l'Association du transport aérien du Canada? J'ai trouvé le mémoire très intéressant.

En principe, vous êtes en faveur du dépistage avant l'emploi, du dépistage pour un motif raisonnable, après un incident, et ainsi de suite. Mais vous avez exprimé certaines inquiétudes à propos du dépistage aléatoire. L'Association s'inquiète du coût et de la coexistence du nouveau programme avec les programmes actuels employés-employeur, qui fonctionnent assez bien dans cette industrie. Vous soutenez que votre industrie est sécuritaire. En fin de compte, vous voulez demander à la Cour suprême du Canada de se prononcer sur la constitutionnalité de cette nouvelle politique de dépistage, ce que je trouve intéressant. Vous dites que vous vous préoccupez particulièrement de la constitutionnalité du dépistage aléatoire.

[Texte]

I agree with you. I think there ought to be a pre-reference. I do not personally believe this process we are now involved in—looking at some vague policy without the legislation, without knowing ultimately what the government is going to do—is the most constructive process.

In the process of bouncing this in the Supreme Court, you run the risk of losing all of the things you say that you are for, including pre-employment testing. I do not think a court will look at the narrow question of whether random testing is an infringement upon one's rights as guaranteed by the Charter of Rights and Freedoms. It will look at the whole question of drug testing, period, including pre-employment. If one wants to talk about one's rights as guaranteed by the Constitution, I would submit to you, sir, that pre-employment testing would certainly be perhaps even a greater violation than random testing after you have been employed.

**Mr. Sinclair:** I am not a lawyer, but I think we had better know the rules of the game. If the court should throw it out, then maybe they have impinged upon the human rights of the passenger in the airplane. I think there is a good argument to be made. It seems to me that some people referred this whole question of random testing as the issue to go before the court. That is what we would support.

**Mr. Tobin:** You will have difficulty in being selective in your defensive rights.

**Mr. Sinclair:** We do not do drug testing at the moment in terms of a medical examination for existing employees. If we are going to try to pursue a safety objective that is equivalent to what we put into the mechanical parts of the transportation system, it seems logical to also consider this primarily for the prevention aspect and with a good employee assistance program, which we have in place and which does work well.

**Mr. Tobin:** You have stated on many occasions, not just today, that your industry is relatively safe. What happens to your industry if this program is not implemented? Let us say a court says no. Is it the end of the world? Do you become radically concerned about its ability to remain safe without such a drug-testing program?

• 1040

As part of that question, let me put this to you. Many factors bear on safety, as you well know, maintenance being one of them. It is the more expensive part of running an airplane, not the getting it up in the air and landing it and training. Certainly on the government side infrastructure facilities, appropriate number of air traffic controllers, proper airport and development, upgrading Pearson, for example, utilizing Hamilton, whatever the case might be. . .

Given the range of factors over which not the industry but government has control—and the government may be in the business of spending some money and you mentioned cost as one of your concerns—is this the area where government

[Traduction]

Je suis d'accord avec vous. J'estime que la Cour suprême devrait être saisie. Je ne crois pas quant à moi que ce processus auquel nous participons actuellement—examiner une politique vague sans texte législatif, sans savoir ce que le gouvernement fera en définitive—je ne crois pas que ce processus soit le plus constructif.

Si la Cour suprême est saisie, vous courez le risque de perdre toutes les choses que vous préconisez, y compris le dépistage avant l'emploi. Je ne crois pas que la Cour s'arrêtera à la question étroite de savoir si le dépistage aléatoire empiète sur les droits garantis par la Charte des droits et libertés. La Cour étudiera toute la question du dépistage, y compris le dépistage avant l'emploi. Si l'on veut parler des droits garantis par la Constitution, j'estime, monsieur, que le dépistage avant l'emploi serait peut-être même une infraction plus grave que le dépistage aléatoire après l'embauche.

**M. Sinclair:** Je ne suis pas avocat, mais je crois que nous avons intérêt à connaître les règles du jeu. Si la Cour refuse le dépistage, elle aura peut-être lésé le passager de l'avion sur le plan des droits de la personne. Je crois qu'il y a un bon argument à faire valoir. Je crois que certains ont déclaré que c'est toute la question du dépistage aléatoire qui devrait être soumise à la Cour. Nous serions en faveur de cela.

**M. Tobin:** Vous avez de la difficulté à être sélectif dans vos droits.

**M. Sinclair:** Nous ne faisons pas de dépistage de drogue à l'heure actuelle dans le cadre des examens médicaux pour les employés en place. Si notre objectif en matière de sécurité doit être équivalent à ce que nous exigeons des éléments mécaniques du système de transport, il semble logique de songer à cette possibilité, surtout pour des motifs de prévention et avec un bon programme d'aide aux employés, qui existe déjà et qui fonctionne bien.

**M. Tobin:** Vous avez déclaré à de nombreuses reprises, et pas seulement aujourd'hui, que votre industrie est relativement sans danger. Qu'est-ce qui arrivera dans votre industrie si ce programme n'est pas appliqué? Supposons que la cour refuse. Est-ce la fin du monde? Vous inquiétez-vous fortement pour la sécurité sans un tel programme de dépistage?

Dans le cadre de cette question, permettez-moi d'ajouter ceci. La sécurité dépend de nombreux facteurs, comme vous le savez très bien, notamment de l'entretien. C'est ce qui coûte le plus cher, ce n'est pas le fait de faire voler et atterrir l'avion et la formation. En ce qui concerne les infrastructures gouvernementales, un nombre suffisant de contrôleurs, de bons aéroports bien aménagés, l'amélioration de l'aéroport Pearson, par exemple, l'utilisation de Hamilton, quoi que ce soit d'autre. . .

Étant donné le nombre de facteurs qui dépendent non pas de l'industrie mais du gouvernement—et le gouvernement peut devoir dépenser de l'argent et vous avez parlé du coût parmi vos préoccupations—est-ce dans ce



[Text]

ought to be spending money now? Is the air traffic control problem potentially the equivalent of this problem? Is the lack of proper facilities in airports that are over-stressed, are congested, the equivalent in daily terms of this potential problem in terms of safety?

We are asking you to quantify, because there is a limited amount of money to be spent.

**Mr. Sinclair:** It is very difficult to quantify, because although we run a very safe system at the present time, all of us feel safety as a religion. We feel obliged to pursue that endeavour in whatever area that comes up that indicates there could be room for improvement. Certainly there are many areas in which we are constantly striving to just get that one step better all the way through, because it could pay off handsomely in the prevention of an accident at some point in the future.

**Mr. Tobin:** Let me ask this question. Are you satisfied with the level of the air traffic control facilities in Canada today? Are you concerned about the movement over the last number of years, not so much in the larger airports but in the smaller ones, to downsize, to reclassify those airports? That means fewer crash trucks, fewer firemen, less equipment on site. You are aware of all of those developments. Are those problems for you? Do those affect safety?

**Mr. Sinclair:** The air traffic control system is built in such a way that it will reduce its capacity to always stay within the safety margins. The problems we have with the air traffic control system are not safety related; they are capacity related.

**Mr. Tobin:** Surely you are not suggesting that there is not a relationship between safety and capacity. I know you would not do that; you are much too experienced and knowledgeable from both sides of the industry. I will give you a chance to correct that false impression.

**Mr. Sinclair:** No, Mr. Tobin, I would not correct that. It is incumbent upon those who are running the air traffic control system to maintain the level of safety required in Canada. That is their prime objective, which they cannot compromise.

In order to do that they must reduce the capacity in the system, which they have done. The air traffic control system is not compromised with respect to safety.

**Mr. Tobin:** You are saying that you expect to see fewer airplanes flying.

**Mr. Sinclair:** That is what they have done in Toronto. They put a cap on of 70 movements per hour, when we were at 95 and 105 on some occasions. We are therefore down to 70.

**An hon. member:** Do you think the market is going to settle for that very long?

**Mr. Sinclair:** No, no, everybody is working to get that capacity back up again.

[Translation]

domaine que le gouvernement devrait actuellement dépenser de l'argent? Est-ce que le problème du contrôle de la circulation aérienne peut être l'équivalent de celui-ci? Est-ce que le manque d'installations dans des aéroports encombrés, congestionnés, équivaut quotidiennement aux problèmes que ceci pourrait présenter pour la sécurité?

Nous vous demandons de quantifier, car les fonds ne sont pas inépuisables.

**M. Sinclair:** Il est très difficile de donner des chiffres, car bien que notre système soit très sécuritaire à l'heure actuelle, pour nous tous la sécurité est une religion. Nous nous sentons tenus de travailler à la sécurité chaque fois qu'il y a des indications qu'un domaine pourrait être amélioré. Il y a de nombreux domaines où nous nous efforçons constamment de faire un pas de plus car nous pourrions ainsi empêcher un accident à l'avenir, ce qui serait un excellent résultat.

**M. Tobin:** Permettez-moi de vous poser la question suivante. Êtes-vous satisfait des installations de contrôle de la circulation aérienne au Canada actuellement? Vous inquiétez-vous de la tendance qui existe depuis quelques années, pas tellement dans les grands aéroports mais dans les petits, la tendance à la réduction, à la reclassification de ces aéroports? Cela signifie moins de camions d'urgence, moins de pompiers, moins d'équipements sur les lieux. Vous êtes au courant de toutes ces tendances. Y voyez-vous un problème? Est-ce que cela diminue la sécurité?

**M. Sinclair:** Le système de contrôle de la circulation aérienne est construit de telle façon que sa capacité de demeurer toujours à l'intérieur des marges de sécurité sont réduites. Les problèmes que nous pose le système de contrôle de la circulation aérienne ne sont pas liés à la sécurité mais à la capacité.

**M. Tobin:** Vous n'allez certes pas soutenir qu'il n'y a pas de rapport entre la sécurité et la capacité. Je sais que vous ne le feriez pas. Vous avez beaucoup trop d'expérience des deux côtés de l'industrie. Je vais vous donner l'occasion de corriger cette fausse impression.

**M. Sinclair:** Non, monsieur Tobin, je ne le ferai pas. C'est à ceux qui dirigent le système de contrôle de la circulation aérienne qu'il incombe de maintenir le niveau de sécurité nécessaire au Canada. C'est leur principal objectif et il ne saurait y avoir de compromis à cet égard.

Pour faire cela, ils doivent réduire la capacité du système, ce qu'ils ont fait. Le système de contrôle de la circulation aérienne n'est victime d'aucun compromis en matière de sécurité.

**M. Tobin:** Vous dites que vous vous attendez à ce qu'il y ait moins d'avions dans les airs.

**M. Sinclair:** C'est ce qu'on a fait à Toronto. On a imposé un plafond de 70 mouvements à l'heure, alors qu'il y en avait parfois 95 et 105. Nous sommes donc descendu à 70.

**Une voix:** Croyez-vous que le marché va accepter cela très longtemps?

**M. Sinclair:** Non, tout le monde travaille à reconstruire la capacité.

[Texte]

**Mr. Kristiansen:** Mr. Sinclair, what is important in this testing process, testing for use or testing for impairment? Is the purpose of this to make a moral judgment or is it to find out if somebody's ability to function as a pilot, a mechanic, a tire changer or whatever is impaired?

**Mr. Sinclair:** We would like to see that the prime purpose in testing is prevention; if there is a knowledge that testing will be done, that will provide the incentive for the individual not to use.

**Mr. Kristiansen:** Let me get it. The important thing in this whole issue is to prevent use, not to prevent impairment. Is it really the industry's job or that of law enforcement to protect against illegal drug usage? I mean, why is that a prime concern in terms of—

• 1045

**Mr. Sinclair:** It is a prime concern because of the safety concern. Because our employees operate in far-flung locations, often without supervision, you must have the necessary deterrents in place to encourage those people not to become substantive users or abusers. That is why we have employee assistance programs. If somebody feels they are getting into a dangerous territory with respect to the use of a particular substance, there is a program that they can participate in and get help, and rehabilitate themselves before they become a problem.

We are not acting as the enforcer or the cop on the beat. Rather, our whole direction is to prevent the problem happening in the first place.

**Mr. Kristiansen:** As you are aware, most of the drug testing that takes place does not measure impairment. It can measure use to some limited extent, with a very large margin of error as well.

From the point of view of yourself and your association then, it is the use factor not the impairment. I just do not see where the safety comes into that as being the prime concern. EAPs have a double concern; one is safety, and one is the welfare of the employee, but we do not normally suggest that society impinges on the rights of the individual simply to protect that individual's welfare. That is something that ought to be up to them if it is their welfare that is the prime consideration. If it is safety, is it not the abuse and impairment?

**Mr. Sinclair:** It may very well be, but we certainly do not want any users of substances that are prohibited from being employed in safety-sensitive positions and possibly carrying out their functions at some point when they are impaired. I am certain that you would not want to fly on an airplane that either was serviced by or flown by somebody who was impaired. He may have used something at some point in the past, but hopefully that is at a very minimum, or not at all, and there is sufficient deterrent in place that he will hopefully be an abstainer, and if he is a user of alcohol, for instance, then only a moderate user.

**Mr. Kristiansen:** Okay.

**Mr. Sinclair:** Or a light user.

[Traduction]

**M. Kristiansen:** Monsieur Sinclair, qu'est-ce qu'il s'agit de dépister, l'utilisation ou l'affaiblissement des facultés? S'agit-il de formuler un jugement moral ou de découvrir si quelqu'un est en mesure d'agir comme pilote, mécanicien ou que sais-je encore?

**M. Sinclair:** J'estime que le principal objectif du dépistage est la prévention; celui qui sait qu'il sera soumis à des tests sera incité à ne pas consommer d'alcool ou de drogues.

**M. Kristiansen:** Permettez-moi de répondre. L'important dans tout ce dossier, c'est d'empêcher l'utilisation et non l'affaiblissement des facultés. Est-ce à l'industrie ou aux forces de l'ordre qu'il incombe d'empêcher l'utilisation illégale de la drogue? Pourquoi est-ce une préoccupation aussi importante. . .

**M. Sinclair:** C'est une préoccupation importante en raison de la sécurité. Parce que nos employés travaillent au loin, souvent sans surveillance, il faut des mesures de dissuasion pour les encourager à ne pas consommer de l'alcool ou des drogues, ou à ne pas en abuser. C'est pourquoi nous avons des programmes d'aide aux employés. Si quelqu'un estime que sa consommation d'une substance donnée est dangereuse, il existe un programme susceptible de l'aider et de le réhabiliter avant qu'il ne devienne un problème.

Nous ne faisons pas la police. Ce que nous voulons, c'est d'empêcher que le problème ne se pose.

**M. Kristiansen:** Comme vous le savez, le dépistage ne mesure pas en général l'affaiblissement des facultés. Il peut mesurer l'utilisation dans une mesure restreinte, avec une très forte marge d'erreur.

De votre point de vue et de celui de votre association, c'est de l'utilisation qu'il s'agit et non de l'affaiblissement des facultés. Je ne vois pas comment la sécurité peut devenir une préoccupation fondamentale. Les programmes d'aide aux employés ont un double objet: la sécurité et le bien-être de l'employé; toutefois, dans l'ordre normal des choses, nous ne préconisons pas que la société porte atteinte aux droits de l'individu tout simplement pour protéger son bien-être. Si son bien-être est le facteur principal, c'est à lui de s'en occuper. Si l'objet est la sécurité, ne devrions-nous pas viser l'abus et l'affaiblissement des facultés?

**M. Sinclair:** Cela se peut très bien, mais nous ne voulons pas que les utilisateurs de substances interdites soient employés dans des postes reliés à la sécurité et risquent d'exercer leurs fonctions alors que leurs facultés sont affaiblies. Je suis certain que vous ne voudriez pas être à bord d'un avion entretenu ou piloté par quelqu'un dont les facultés sont affaiblies. Il a peut-être déjà utilisé quelque chose, mais il faut espérer que sa consommation est minimale ou inexistante et qu'il y a suffisamment de mesures dissuasives pour qu'il s'abstienne ou, s'il consomme de l'alcool, par exemple, qu'il le fasse avec modération.

**M. Kristiansen:** D'accord.

**M. Sinclair:** Ou légèrement.



[Text]

**Mr. Kristiansen:** With that really strong understandable concern for public safety, etc., is there currently a policy within the members of your association that each safety-sensitive employee, for instance when he reports to work, is interviewed by a supervisor before commencing employment?

**Mr. Sinclair:** No, he is not interviewed before he begins—

**Mr. Kristiansen:** Would it not be much more important to emphasize that, for one thing to determine whether there is cause, and to make that initial measurement as to whether somebody appears to be impaired before actually commencing employment, because that does not infringe on any rights that the courts or anyone else might interpret with respect to it?

**Mr. Sinclair:** Because a great number of our employees come to work in basically an unsupervised position we have to rely upon the professional integrity of many of those employees.

**Mr. Kristiansen:** That is understandable.

**Mr. Sinclair:** That is why we are so heavy on prevention. It is not a factory floor, for the most part. Many of our employees are in far-away places all over the world.

**Mr. Kristiansen:** That raises the question of who should do the testing. Who does the testing in these far-flung, out-of-the-way places? Or are we saying that the individual owner-operator who is in a far-flung location is not subject to the same kind of testing, or virtually any testing?

**Mr. Sinclair:** We do not have an on-the-job testing program of the kind you are talking about. We do have some medical examinations that will pick up various readings in individuals, particularly in alcohol situations. That is why we are in favour of this education program to enable supervisors and other employees who are employee assistance plan co-ordinators to be trained to recognize this thing.

One of the principles in the employee assistance programs is that fellow employees who have an interest in their own safety will exert the necessary peer pressure to get somebody into an employee assistance program and therefore on the way to rehabilitation.

• 1050

**Mr. Kristiansen:** It is one thing when we are talking about pre-employment, post-incident, and post-accident. I would agree post-incident is just as important as post-accident, if we were to get into it. But when we get into the random-testing area I just wonder, in the case of the individual owner-operators, especially those in far-flung locations. . . I know for instance in the trucking industry it is very often the individual owner-operator who is under the most economic pressure to try to get everything out he can. It is understandable. He is very often caught in the squeeze. But who will do the testing? Who will pay for the testing? Where do we find somebody qualified to do the testing? Even where we have qualified people the up-to-63% error is not uncommon in the testing.

**Mr. Sinclair:** As I said before, we do not have a drug-testing program in place.

[Translation]

**M. Kristiansen:** Compte tenu de cette préoccupation très grande et facile à comprendre pour la sécurité du public, etc., existe-t-il actuellement une politique au sein de votre association, selon laquelle chaque employé qui occupe un poste relié à la sécurité, par exemple lorsqu'il se présente au travail, est interviewé par un surveillant avant de commencer son service?

**M. Sinclair:** Non, il n'est pas interviewé avant de commencer. . .

**M. Kristiansen:** Ne serait-il pas beaucoup plus important de mettre l'accent là-dessus, d'établir s'il y a un motif raisonnable et de vérifier si les facultés de l'employé semblent affaiblies avant qu'il ne prenne effectivement son service, parce que cela n'empiète nullement sur les droits que pourraient reconnaître les tribunaux ou qui que ce soit d'autre à cet égard?

**M. Sinclair:** Étant donné qu'un grand nombre de nos employés travaillent essentiellement sans surveillance, nous devons souvent nous fier à leur conscience professionnelle.

**M. Kristiansen:** Cela se comprend.

**M. Sinclair:** C'est pourquoi nous insistons tant sur la prévention. La plupart de nos employés ne sont pas en atelier. Beaucoup sont au loin, dans le monde entier.

**M. Kristiansen:** Cela soulève la question de savoir qui devrait procéder au dépistage. Qui fait cela dans ces endroits éloignés? Ou devons-nous dire que le propriétaire-exploitant qui est au loin n'est pas soumis au même dépistage, ou même à presque aucun dépistage?

**M. Sinclair:** Nous n'avons pas de programme de dépistage au travail comme celui dont vous parlez. Nous avons des examens médicaux qui décèleront certaines choses, notamment dans le cas de l'alcool. C'est pourquoi nous sommes en faveur de ce programme d'éducation qui permettra aux surveillants et aux coordonnateurs de l'aide aux employés d'apprendre à reconnaître cela.

Un des principes des programmes d'aide aux employés est que les collègues qui tiennent à leur propre sécurité exerceront les pressions nécessaires pour faire participer quelqu'un à ce programme et le mettre sur le chemin de la réhabilitation.

**M. Kristiansen:** Ce n'est pas la même chose quand il s'agit du dépistage avant l'emploi, après un accident ou un incident. Je conviens qu'il est tout aussi important de le faire après un incident qu'après un accident. En ce qui concerne le dépistage aléatoire, je me demande, dans le cas des propriétaires-exploitants, particulièrement ceux qui sont au loin. . ., je sais par exemple que, dans le cas du camionnage, c'est très souvent le propriétaire-exploitant qui subit la plus forte pression économique en vue de produire le plus possible. Cela se comprend facilement. Il est souvent pris à la gorge. Mais qui fera le dépistage? Qui paiera pour le dépistage? Où trouverons-nous quelqu'un de compétent pour cela? Même si l'on trouve des gens compétents, il n'est pas rare que l'erreur atteigne 63 p. 100.

**M. Sinclair:** Comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas de programmes de dépistage.

[Texte]

**Mr. Kristiansen:** No, but you have endorsed, albeit reluctantly, the random-testing concept.

**Mr. Sinclair:** That is right. But I do not think anybody has—at least I certainly have not, and I do not think my colleagues have—thought through how a random-testing system could work and what the prerequisites to making it work effectively are.

**Mr. Tobin:** Somebody walks in your office and tells you to roll up your sleeve, and—

**Mr. Sinclair:** We are not into the mechanics yet. I will concede to you that is a very, very big problem. It has to be done on a random basis so you do not get into the harassment. We agree with that.

But if we are still dealing with general-principle stages, which I think we are at the moment, then we would not oppose the initiative towards random testing, providing it can be done satisfactorily, primarily because of the psychological deterrent it would provide. It is not whether I would catch you as a user or whether you personally are impaired, but the psychological deterrent that you knew some kind of a testing program was in place. There is an incentive there for you certainly not to be impaired at any time you are going to be in the workplace. I think at least it has to be seriously explored.

**Mr. Kristiansen:** I have a bit of a problem in requiring something in law that I do not know can work. This is the difficulty.

**Mr. Sinclair:** I would concede to you it probably would have different applications in different places as to whether it is feasible to work or not. Nevertheless I think it deserves to be thoroughly explored.

**Mr. Kristiansen:** How many persons would there be within your association who would be in the safety-sensitive category as outlined here?

**Mr. Sinclair:** It is probably in excess of 30,000.

**Mr. Kristiansen:** That would be proportionate to—

**Mr. Sinclair:** We have about 45,000 people in the industry.

**Mr. Kristiansen:** That is a lot of people.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Merci, monsieur le président.

**Mr. Sinclair,** you said you listened to the CLC submission before. This submission appears to me to be quite radical in some of its elements. I wonder if the government will be listening to the CLC submission and banning all kinds of legislation on drug testing. What would be the consequences of such a decision, in your view, having no laws?

**Mr. Sinclair:** I think it would present an element of risk a lot of people would not find acceptable.

**Mr. Pronovost:** Just on the perception side of it, or on the real side of it?

**Mr. Sinclair:** On the real side of it. The Canadian Labour Congress referred to the three Northwest pilots who were caught drinking a month ago. There you have prima facie evidence. With the amount of concern that has caused

[Traduction]

**M. Kristiansen:** Non, mais vous avez appuyé, bien qu'à contrecœur, le principe du dépistage aléatoire.

**M. Sinclair:** C'est exact. Je ne crois pas que quiconque—en tout cas pas moi, et aucun de mes collègues, selon moi—n'ait étudié à fond la façon dont fonctionnerait un système de dépistage aléatoire ni les préalables nécessaires à son fonctionnement efficace.

**M. Tobin:** Quelqu'un se présente dans votre bureau et vous demande de remonter votre manche et. . .

**M. Sinclair:** Nous n'en sommes pas encore aux détails. Je concède que c'est un très gros problème. Le dépistage doit être aléatoire pour éviter le harcèlement. Nous sommes d'accord avec cela.

Mais à l'étape des grands principes, où je crois que nous sommes toujours, nous ne sommes pas opposés à des mesures de dépistage aléatoire, pourvu que cela puisse se faire d'une façon satisfaisante, principalement en raison de la dissuasion psychologique. Il ne s'agit pas du fait que je pourrais découvrir que vous êtes un utilisateur, que vos facultés sont affaiblies, mais de la dissuasion psychologique qui découle du fait que vous savez qu'il existe un programme de dépistage. Cela vous pousse à éviter de vous présenter au travail avec des facultés affaiblies. J'estime que cette idée doit au moins être étudiée à fond.

**M. Kristiansen:** Je trouve difficile d'imposer par une loi quelque chose alors que je ne suis pas certain que cela fonctionnera. C'est là la difficulté.

**M. Sinclair:** Je vous concède que la possibilité d'appliquer les mesures pourrait varier selon les endroits. Néanmoins, j'estime que cette idée mérite d'être étudiée à fond.

**M. Kristiansen:** Combien votre association compterait-elle de personnes occupant des postes reliés à la sécurité?

**M. Sinclair:** Probablement plus de 30,000.

**M. Kristiansen:** Par rapport à. . .

**M. Sinclair:** L'industrie emploie environ 45,000 personnes.

**M. Kristiansen:** Cela fait beaucoup de monde.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur Sinclair, vous avez dit que vous avez écouté la présentation précédente du CTC. Cet exposé me semble comporter certains éléments très radicaux. Je me demande si le gouvernement écoutera le CTC et interdira toutes mesures législatives sur le dépistage des drogues. Quelles seraient les conséquences de cette décision, selon vous, c'est-à-dire si nous n'avions aucune loi?

**M. Sinclair:** Je crois qu'il y aurait un élément de risque que beaucoup de gens trouveraient inacceptable.

**M. Pronovost:** S'agit-il d'une perception ou de la réalité?

**M. Sinclair:** De la réalité. Le Congrès du Travail du Canada a parlé de trois pilotes de *Northwest* qui ont été pris à boire il y a un mois. Vous avez là un commencement de preuve. Compte tenu des inquiétudes que cela a suscité aux



[Text]

in the United States. . . If there were not some form of testing involved in these kinds of things, would the incidence be greater than it is now? It is a judgment call, but we try to deal with reducing even small risks as far as we can. The absence of pre-employment, post-accident, post-incident, or any other testing for a reasonable cause would, in our opinion, constitute a deterioration in safety that we would not support.

• 1055

**Mr. Pronovost:** Would you say that a position such as that held by the CLC is irresponsible socially and safety-wise?

**Mr. Sinclair:** I cannot comment with respect to the CLC and their views. We hold a view about the aviation industry because safety is such a high prerequisite in their business, so we might look at testing with a much more critical eye or with much more attention than other people would whose safety considerations are not as potentially dangerous as our own.

**Mr. Pronovost:** At point 8 in your brief, you refer to cases in which an individual would refuse to provide blood or even samples. If I understand correctly, you are asking that the law be very clear on that point and be applicable to unions and employers alike. Would you explain that for me?

**Mr. Sinclair:** The law has to be very clear in a situation that allows us to take, in essence, a disciplinary action without it becoming a labour relations matter, subject to arbitration proceedings.

**Mr. Pronovost:** You do not want this put into the convention and you want it to be applicable only in law.

**Mr. Sinclair:** I think so. It must be very clear. If we are to become involved in a testing program, we must be very clear on the rules and if an employee refuses to take a test, a definitive legal way of handling that refusal must exist. For example, you can refuse to be examined by security people at the airport as you go to your airplane. Your option is then to not take the flight. The situation is very clear, one way or the other, and it must also be very clear in this instance.

**Mr. Tobin:** Mr. Sinclair and the representatives of the CLC who appeared earlier spoke about the value of the employment assistance programs and pointed out the value of peer pressure in particular. The value of people who go through an education program understanding that it is important in terms of their own personal safety and that of the industry that they appear able to function in a proper fashion and that they then take steps peripheral to ensuring that other people receive assistance or obtain help is important. Employees are not allowed to continue in an impaired manner in a safety-sensitive job. I think we all agree that the program has continued to develop as a very important one.

This exercise will obviously be a very controversial one. Legislation is to follow and will be controversial. We saw from the reaction of the CLC, and perhaps that of any number of unions, that it will be difficult to bring in a drug testing program, particularly a random testing program.

[Translation]

États-Unis. . . S'il n'y avait pas un certain dépistage, la fréquence serait-elle plus grande que maintenant? C'est une question de jugement, mais nous nous efforçons de réduire même les risques peu importants dans toute la mesure du possible. L'absence de dépistage avant l'emploi, après un accident, après un incident ou à tout autre moment pour un motif raisonnable constituerait selon nous une détérioration inacceptable de la sécurité.

**M. Pronovost:** Diriez-vous qu'une position comme celle du CTC est irresponsable sur le plan social et sur celui de la sécurité?

**M. Sinclair:** Je ne saurais me prononcer sur le CTC et ses opinions. Nous avons une opinion sur l'industrie de l'aviation car la sécurité y est très importante; c'est pourquoi nous voyons le dépistage d'une façon beaucoup plus critique et nous y portons beaucoup plus d'attention que d'autres gens pour qui l'élément sécurité ne présente pas des dangers potentiellement aussi importants que dans notre cas.

**M. Pronovost:** Au point 8 de votre mémoire, vous parlez de cas où un individu pourrait refuser de fournir du sang ou même des spécimens. Si je comprends bien, vous demandez que la loi soit très précise sur ce point et s'applique également aux syndicats et aux employeurs. Pourriez-vous préciser cela?

**M. Sinclair:** La loi doit être très claire dans une situation qui nous permet de prendre, essentiellement, une mesure disciplinaire sans qu'elle devienne une question de relations de travail soumise aux procédures d'arbitrage.

**M. Pronovost:** Vous ne voulez pas que cette disposition figure dans la convention, mais uniquement dans la loi.

**M. Sinclair:** Je le pense. La loi doit être très claire. S'il doit y avoir un programme de dépistage, les règles doivent être très claires et si un employé refuse de subir un test, la loi doit prévoir clairement les mesures à prendre. Par exemple, vous pouvez refuser d'être examiné par les agents de sécurité à l'aéroport lorsque vous vous rendez à votre avion. Vous avez alors l'option de ne pas prendre l'avion. La situation est très claire, dans un sens comme dans l'autre, et elle doit aussi être très claire dans le cas qui nous occupe.

**M. Tobin:** M. Sinclair et les représentants du CTC qui ont comparu tout à l'heure ont parlé de la valeur des programmes d'aide aux employés et ont souligné tout particulièrement la valeur de la pression exercée par les pairs. La valeur d'un programme d'éducation, c'est que ceux qui en font l'objet reconnaissent qu'il est important pour leur propre sécurité et celle de l'industrie, qu'ils semblent en mesure de fonctionner correctement et qu'ils prennent ensuite des mesures visant à assurer que d'autres personnes reçoivent de l'aide. On ne permet pas aux employés de conserver un poste relié à la sécurité si leurs facultés sont affaiblies. Je crois que nous sommes tous d'accord sur l'importance du programme.

Cet exercice sera certes très controversé. Des mesures législatives suivront, et elles seront controversées. Nous avons vu d'après la réaction du CTC, et peut-être d'après celle de plusieurs syndicats, qu'il sera difficile d'implanter un programme de dépistage, particulièrement un programme de dépistage aléatoire.

[Texte]

My question is a hypothetical but important one and it addresses one of the primary considerations that parliamentarians will have to make. If as a consequence of legislation that provides for random drug testing we lose or impair the relationship that now exists between employee and employer with regard to the EAP program and to the peer referral program—because nobody knows better than a co-worker those workers who have substance abuse problems—will our gain, i.e., a random drug test, be greater than that which we may potentially have lost, i.e., the effectiveness of the EAP program? If you had to choose between one or the other, and I know it is an unfair question in many respects, how do you rate the EAP program?

• 1100

**Mr. Sinclair:** I do not think, Mr. Tobin, that we are going to have to choose. The employee assistance program is for the benefit of those employees who have recognized their problem or who have been peer-pressured into doing something about it. There is a route for them to take to achieve a rehabilitation and a reinstatement in their position. That process works very well.

**Mr. Tobin:** The question I am putting, and you may choose not to answer, is that if we get into a straight battle over this issue some unions, some employee groups, may decide that the company, the government, is not prepared to play by a relationship of trust or consultation with the employees any more—they are now bringing in random drug tests where someone may swoop in at any time and roll up your sleeve and grab a bunch of your blood and run off to the lab—so we are not participating with the companies any more.

I am asking you—it is my feeling; I am not saying it will happen—if that were to happen, the best defence we have against substance abuse is in fact EAP, far better than any random drug test.

**Mr. Sinclair:** No. I do not think I can answer your question, Mr. Tobin, but I would agree with the last premise you made. We feel the employee assistance program—

**Mr. Tobin:** Is the best.

**Mr. Sinclair:** —has been a successful venture. The unions, we believe, think they have been successful. We heard the CLC say that today.

One thing we do not want is a government EAP. Leave us with the unions and the employees to work out an employee assistance program that works in our circumstance, and where all the parties to it agree it works. We do not need something imposed by Big Brother.

**Mr. Tobin:** But you do want a random drug test imposed by government?

**Mr. Sinclair:** I said we were not opposed to it.

[Traduction]

Ma question est hypothétique mais importante et elle porte sur l'un des principaux facteurs dont les parlementaires devront tenir compte. Si par suite de l'adoption de mesures législatives prévoyant un dépistage aléatoire, nous détruisons ou nous amoindrissons les rapports qui existent maintenant entre les employés et les employeurs à l'égard du programme d'aide aux employés et de référence par les pairs—parce que personne ne sait mieux que les collègues quels travailleurs ont des problèmes d'abus—gagnerons-nous plus par le dépistage aléatoire que ce que nous risquons de perdre, c'est-à-dire l'efficacité du programme d'aide aux employés? Si vous aviez à choisir l'un ou l'autre, et je sais que cette question est déloyale à de nombreux égards, quelle importance accordez-vous au programme d'aide aux employés?

**M. Sinclair:** Je ne crois pas que nous ayons à choisir, monsieur Tobin. Le programme d'aide aux employés est destiné aux employés qui ont pris conscience de leur problème ou que leurs collègues ont forcé à faire quelque chose. C'est une façon de se réhabiliter et de retrouver son poste. Ce processus fonctionne très bien.

**M. Tobin:** Ma question, et vous pouvez refuser d'y répondre, c'est que si nous en venons à une lutte sur cette question, certains syndicats, certains groupes d'employés pourraient décider que l'entreprise ou le gouvernement ne veulent plus s'en tenir au rapport de confiance ou de consultation avec les employés, qu'ils imposent maintenant un dépistage aléatoire, que quelqu'un peut se présenter chez vous, vous faire remonter votre manche, prendre de votre sang et se précipiter au laboratoire, de sorte qu'ils ne voudront plus collaborer avec la direction.

Je vous demande—c'est là une impression, je n'affirme pas que cela se produira—si cela se produisait, le meilleur moyen de défense dont nous disposons contre la consommation d'alcool ou de drogues est en fait le programme d'aide aux employés, qui est de beaucoup préférable à tout dépistage aléatoire.

**M. Sinclair:** Non, je ne crois pas pouvoir répondre à votre question, monsieur Tobin, mais je suis d'accord avec votre dernière prémisse. Vous estimez que le programme d'aide aux employés...

**M. Tobin:** Est le meilleur.

**M. Sinclair:** ...est une réussite. Nous croyons que les syndicats estiment qu'il a été une réussite. Nous avons entendu le CTC le dire aujourd'hui.

En tout cas, nous ne voulons pas d'un programme gouvernemental d'aide aux employés. Qu'on laisse les syndicats et les employés concevoir un programme d'aide qui fonctionne pour nous, avec l'accord de toutes les parties. Nous n'avons pas besoin d'un programme imposé d'en haut.

**M. Tobin:** Mais vous voulez bien un programme de dépistage aléatoire imposé par le gouvernement?

**M. Sinclair:** J'ai dit que nous n'y étions pas opposés.



[Text]

**Mr. Tobin:** That does not mean you are necessarily looking for it. It is a very important point, Mr. Chairman, because this is not clear. You are not opposed to it, but are you looking for it? Can you live without it? Will the world cease to function in a reasonable fashion if we do not have it?

**Mr. Sinclair:** The whole subject of random testing has to be explored much further in depth than it has been. We are watching what transpires in the United States with great interest.

**Mr. Tobin:** So you are not prepared to embrace it?

**Mr. Sinclair:** We know random testing is going to be subject to a court challenge. We might as well—

**Mr. Tobin:** Wait and see.

**Mr. Sinclair:** —get it out of the way and see what happens to it.

The rules of the game have to be very clear for all concerned. There cannot be any ambiguity in this area.

**Mr. Tobin:** So certainly it is fair to say it is reason for concern that we not poison the atmosphere unnecessarily by rushing ahead before we clearly know what we are doing. Is that what you are suggesting to us—that we should be careful here?

**Mr. Sinclair:** We must be careful in everything we do. All we have said at the moment is that the whole subject of random testing should be examined thoroughly, and we think the primary benefit of it is not to catch you as an individual, but the psychological deterrent it may provide.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, we have noted and I thank Mr. Sinclair that they embrace all the other forms they have mentioned: pre-employment, post-incident, post-accident. They want us to look very carefully at this proposal.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Thank you very much, Mr. Sinclair. We appreciate your time here today.

[Translation]

**M. Tobin:** Cela ne signifie pas nécessairement que vous soyez en faveur. C'est un point très important, monsieur le président, parce que ce n'est pas clair. Vous n'y êtes pas opposés, mais êtes-vous en faveur? Pouvez-vous vous en passer? Est-ce que le monde cessera de fonctionner raisonnablement si nous n'avons pas de programme?

**M. Sinclair:** Toute la question du dépistage aléatoire doit être étudiée beaucoup plus en profondeur. Nous suivons avec beaucoup d'intérêt ce que se passe aux États-Unis.

**M. Tobin:** Vous n'êtes donc pas prêt à adopter un tel programme?

**M. Sinclair:** Nous savons que le dépistage aléatoire sera contesté devant les tribunaux. Autant... .

**M. Tobin:** Attendre pour voir ce qui va se passer.

**M. Sinclair:** ...l'imposer et voir ce qui se passe.

Les règles du jeu doivent être très claires pour tous les intéressés. Il ne saurait y avoir aucune ambiguïté dans ce domaine.

**M. Tobin:** Il faut donc prendre garde à ne pas empoisonner inutilement l'atmosphère en allant de l'avant avant de savoir clairement ce que nous faisons. Est-ce là votre recommandation—de procéder avec prudence?

**M. Sinclair:** Il faut toujours être prudent. Tout ce que nous avons dit, c'est que la question du dépistage aléatoire devrait être étudiée en profondeur, et nous estimons que le principal avantage n'est pas la possibilité de prendre quelqu'un sur le fait, mais la dissuasion psychologique.

**M. Tobin:** Monsieur le président, nous avons constaté, et j'en remercie M. Sinclair, qu'ils sont en faveur de toutes les autres formes de dépistage dont ils ont parlé: avant l'emploi, après un incident ou un accident. Ils veulent que nous examinions cette proposition de très près.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Merci beaucoup, monsieur Sinclair. Nous vous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

• 1105

We have from COPA, the Canadian Owners and Pilots Association, Mr. Bill Pepler.

**Mr. Bill Pepler (Managing Director, Canadian Owners and Pilots Association):** Thank you, Mr. Chairman. For 33 years I have been privileged to be an officer of Canada's largest pilots' association, the Canadian Owners and Pilots Association or COPA. COPA is entering its 38th year of service to Canada's general aviation community. At present we have well over 20,000 current members on our roster.

I appear before you today on behalf of our members with the message that alcohol and drug abuse is virtually a non-problem in general aviation. Most of our members are businessmen and people who fly their own light aircraft for

Nous accueillons, de la COPA, la *the Canadian Owners and Pilots Association*, M. Bill Pepler.

**M. Bill Pepler (directeur exécutif, Canadian Owners and Pilots Association):** Merci, monsieur le président. Depuis 33 ans, j'ai l'honneur d'être l'un des dirigeants de la plus importante association canadienne de pilotes, la *Canadian Owners and Pilots Association* ou COPA. La COPA entreprend sa 38<sup>e</sup> année de service dans les milieux de l'aviation générale au Canada. À l'heure actuelle, nous comptons bien plus de 20,000 membres en règle.

Je me présente devant vous aujourd'hui au nom de nos membres pour vous apporter le message que la consommation d'alcool et de drogues est virtuellement inexistante dans l'aviation générale. La plupart de nos

*[Texte]*

utility purposes. In Canada today approximately 80,000 Canadians have the privilege of flying their own aircraft in our airspace. Fewer of these pilots—10,000—are commercially involved in aviation. That leaves 70,000 pilots who are not subject to any company rules or discipline in so far as drug and alcohol abuse is concerned.

COPA believes that existing regulations, current educational efforts, and general aviation concern for alcohol and drug abuse are sufficient to deal with the very few members of the aviation community who fail to separate their use of alcohol and drugs from their flying habits. We consider that any additional regulations would create unwarranted burdens on the law-abiding Canadian pilot population, as well as on DOT's enforcement and safety management capability, without any appreciable impact on aviation safety.

The pilot community is already a highly disciplined and rather exclusive segment of the population. This is due to, first, the high cost of acquiring a pilot's licence in the first place; second, the considerable amount of study needed to pass written Transport Canada examinations; and third, the stringent medical standards and periodic physical examinations that are required. Insofar as these periodic medicals are concerned, certainly they would include testing for drugs or any other impairment that may be a concern.

A rough idea of the exacting demand for pilot qualifications may be obtained by noting the enrolment experience at both Seneca College in Toronto and the Sioux College in Sault Ste. Marie. They have received applications from an average of 350 candidates who apply for each course, but only 38 are accepted. Out of these 38, an average of 30 graduate. The successful candidates are selected on the basis of, first, moral character; second, academic achievement; and third, motivation.

The average pilot today realizes the necessity to conform to stringent rules, regulations, and physical demands if they want to have the privilege of flying in Canadian airspace. Only those who are willing to put forth the necessary effort to discipline themselves in all respects, which includes the use of alcohol or drugs, are generally to be found in the flying profession.

Another important point to note is that both the personal habits and flying practices of all pilots are subject to considerable scrutiny much beyond the average of other skilled trades or professions.

I will enlarge on this as follows. Transport Canada has a special enforcement section under its Air Regulations Directorate. The officers stationed at all six regional offices across Canada dedicate their time to investigating incidents brought to their attention in which there may be a contravention of the air regulations.

*[Traduction]*

membres sont des gens d'affaires qui pilotent leur propre appareil léger à des fins utilitaires. Aujourd'hui, au Canada, environ 80,000 Canadiens ont le privilège de piloter leur propre avion dans notre espace aérien. Un petit nombre de ces pilotes—10,000—travaillent dans l'aviation commerciale. Il reste 70,000 pilotes qui ne sont soumis à aucune règle de discipline de leurs entreprises en ce qui concerne la consommation d'alcool et de drogues.

La COPA estime que les règlements actuels, les mesures éducatives et la préoccupation de l'aviation générale en ce qui concerne la consommation d'alcool et de drogues suffisent à régler le cas des rares pilotes qui n'arrivent pas à séparer l'utilisation de l'alcool et des drogues du pilotage. Nous estimons que tout règlement supplémentaire entraînerait un fardeau injustifié pour les pilotes canadiens, qui sont respectueux de la loi, de même que pour la capacité d'application et de gestion de la sécurité du ministère des Transports, sans effet appréciable pour la sécurité aérienne.

Les pilotes constituent un segment hautement discipliné et assez exclusif de la population. En effet, le coût du permis de pilotage est élevé; deuxièmement, il faut une somme considérable d'études pour réussir les examens écrits de Transports Canada; troisièmement, on exige des normes médicales rigoureuses et des examens médicaux réguliers. Ces examens réguliers peuvent certes comprendre le dépistage des drogues ou de tout autre affaiblissement des facultés qui pourrait faire problème.

On peut se faire grosso modo une idée des exigences auxquelles est soumis l'aspirant pilote d'après l'expérience du collège Seneca de Toronto et du collège Sioux de Sault-Sainte-Marie. Ils reçoivent en moyenne 350 candidatures pour chaque cours, mais n'en acceptent que 38. Sur ces 38, 30 en moyenne terminent le cours. Les candidats retenus sont choisis d'abord d'après leur caractère, ensuite d'après leur réussite scolaire et enfin d'après leur motivation.

De nos jours, le pilote moyen comprend qu'il est nécessaire de se conformer à des règles, des règlements et des exigences physiques rigoureux pour avoir le privilège de voler dans l'espace aérien du Canada. Seuls ceux qui sont prêts à faire l'effort nécessaire pour se discipliner à tous égards, ce qui comprend l'usage de l'alcool et des drogues, se retrouvent d'ordinaire dans ce métier.

Il est également important de souligner que les habitudes personnelles et les pratiques de vol de tous les pilotes sont scrutées de beaucoup plus près que celles de la moyenne des autres métiers spécialisés ou professions.

Permettez-moi de développer ce point. La Direction générale de la réglementation aérienne de Transports Canada compte une section spéciale d'application des règles. Les agents postés dans les six bureaux régionaux du Canada consacrent leur temps à enquêter sur des incidents portés à leur attention et qui pourraient comporter une infraction aux règlements.



[Text]

[Translation]

• 1110

Secondly, under the provisions of section 5.5 of the Aeronautics Act—this appears as section 6.5 in the new renumbered editions—it is the law that medical doctors must report to government health officials their observation that a pilot may be using alcohol or drugs in a manner that, in their judgment, compromises safety. COPA has proof of how zealous DOT's enforcement officers are in this regard, as we investigated a case in northwestern Ontario and spoke to a doctor whose office had been raided and confidential files inspected in order to determine whether or not a certain pilot they were tipped off about was actually being treated by the doctor as being an alcoholic.

Finally, there is a constant surveillance of pilots by DOT's air traffic controllers or flight service station specialists. Pilots are constantly being given instructions by air traffic controllers using radar to carry out certain exacting manoeuvres. If the pilots are physically or mentally impaired, their ability to perform as instructed may be quite obvious to controllers who are obliged to submit reports under such circumstances.

Many of our members consider that any additional government initiatives to investigate the use of alcohol or drugs in the flying industry would serve no purpose other than political gamesmanship. We know of no statistics in the number of accidents caused by alcohol-or drug-impaired general aviation pilots in the course of their duties. If such data does exist, then I am sure it is a miniscule number.

COPA is also concerned over the damage that will be done to the reputation and credibility of the flying profession as a whole should random alcohol or drug testing become a way of life. The flying fraternity is rather a proud one, and few honourable citizens will be encouraged to make a career in a profession that is so suspect and whose personnel are void of a lack of high moral ideals, high-minded principles and the adherence to a high code of ethics, that the government has to impose mandatory testing. Pilots resent the invasion of their privacy, and we are worried that many talented, upright and skilled pilots will leave the flying profession if regular alcohol or drug testing becomes a way of life. Many will consider that the trouble of random drug testing is just not worth the cost, the risk of a false positive, the invasion of privacy they feel it represents, and the general hassle and constant anxiety that goes with such ad hoc investigations.

COPA considers that alcohol and drugs do not pose a significant or demonstrable safety problem in aviation. We consider that the fact that this parliamentary committee has been asked to deal with this issue at this time is due, in part at least, to the government's frustration at its inability to win the real war against alcohol and drug abuse in our society. Such failure is causing it to overreact, and in so doing may impose regulatory burdens on relatively sober and drug free segments of our aviation society far in excess of what is reasonable.

Appended to this report is a letter received from DOT's deputy minister, which relates to U.S. government proposals to make mandatory alcohol and drug testing. We do hope the Canadian government is not being led astray and proposing

Deuxièmement, en vertu de l'article 5.5 de la Loi sur l'aéronautique—c'est maintenant l'article 6.5 des nouvelles lois révisées—les médecins sont obligés de signaler au ministère de la Santé un pilote qui, selon eux, consommerait de l'alcool ou des drogues de façon à constituer une menace pour la sécurité. La COPA a la preuve du zèle des agents du MDT à cet égard puisqu'elle a fait enquête sur une histoire qui s'est produite dans le nord-ouest de l'Ontario. Elle a rencontré un médecin dont le bureau a été perquisitionné et auquel on a saisi des dossiers confidentiels en vue de déterminer si oui ou non un pilote, qui avait été dénoncé, était effectivement traité pour alcoolisme par le médecin en cause.

De plus, les contrôleurs de la navigation aérienne ou les spécialistes des centres d'information de vol à l'emploi du MDT surveillent constamment les pilotes. En effet, les pilotes reçoivent constamment des instructions des contrôleurs qui utilisent des radars pour leur faire exécuter certaines manoeuvres exigeantes. Si les pilotes avaient des facultés affaiblies, leur incapacité à suivre les instructions serait évidente pour les contrôleurs qui seraient alors tenus de faire rapport.

Pour une bonne partie de nos membres, toute nouvelle initiative du gouvernement en vue de faire enquête sur la consommation d'alcool ou de drogues dans le transport aérien est inutile et ne représente qu'un jeu politique. Il n'existe aucune statistique sur le nombre d'accidents imputables à des pilotes de l'aviation générale dont les facultés auraient été affaiblies par l'alcool ou une drogue. S'il y en a, elles montreront certainement que c'est très rare.

La COPA s'inquiète aussi des dommages à la réputation et à la crédibilité de l'ensemble de la profession si l'on imposait des tests de dépistage au hasard. Les pilotes sont assez fiers, et il est probable que peu de citoyens honorables soient encouragés à faire une carrière dans cette profession suspecte, dont les membres sont de piètre moralité, manque de noblesse et de caractère et ne respectent pas un code d'éthique, à telle enseigne que le gouvernement doit imposer un dépistage obligatoire. Les pilotes s'indignent d'une telle intrusion dans leur vie privée et nous, nous craignons que nombre de bons pilotes, honnêtes et compétents, quittent la profession si ces tests de dépistage doivent devenir courants. Certains croient que le jeu n'en vaut pas la chandelle, étant donné les risques de faux résultats positifs, l'invasion de leur vie privée, les embarras et l'anxiété qui accompagneront ces tests spéciaux.

La COPA juge que l'alcool et les drogues ne posent pas à la sécurité de l'aviation un problème important et prouvé. Selon nous, on a demandé au comité parlementaire d'étudier maintenant cette question, en partie parce que le gouvernement est frustré de ne pas arriver à vaincre la consommation abusive de l'alcool et des drogues dans notre société. À cause de cet échec, il a une réaction exagérée et décide d'imposer des fardeaux réglementaires parfaitement déraisonnables à certains segments relativement sobres de l'aviation.

Nous avons annexé au mémoire une lettre que nous avons reçue du ministre des Transports et qui traite des tests de dépistage obligatoires proposés par le gouvernement américain. Nous espérons que le gouvernement canadien ne



## [Texte]

to consider similar legislation in Canada just because bureaucrats in Washington have seen fit to take stern measures to solve problems peculiar to that country south of the border.

If my memory serves me correctly, Mr. Chairman, the incident that triggered a call for an official inquiry into possible alcohol and drug abuse in the transportation sector was a train accident which occurred several years ago in Alberta. For some reason or another, rather than focus only on possible personal problems in the operation of trains, it was decided to inquire into possible abuse of substance in all public transportation sectors.

It would thus appear that the aviation sector is being investigated as a result of a train accident. Is not such a comparison rather absurd? What does the operation of trains have to do with the operation of planes? In fact, there are no two modes of transportation that are so wide apart. Among other differences, the personnel who operate a train locomotive are not at all visible to the public, whereas the personnel who operate an aircraft are indeed quite visible, not only to the passengers they carry but to other ground support personnel, as well as to the air traffic controllers who communicate with the crew on a regular basis. Therefore there is the temptation for the crew of a train to disregard self-disciplinary measures concerning their appetites because they know they are somewhat invisible insofar as the rest of the world is concerned and therefore are not apt to be noticed.

• 1115

I would be shocked if such a notion would enter the heads of air crews who are so visible to someone at all times. I must confess I was very shocked to hear earlier this morning the case about the Northwest Airlines crew. I am sure they did not have a job after that particular incident was investigated. We therefore feel that whatever reasons led up to the investigation of the conduct of train crews should not necessarily be the same reasons to cause an inquiry into the conduct of air crews.

In conclusion, the Canadian Owners and Pilots Association wishes to go on record as being firmly against the operation of an aircraft by a pilot whose judgment and skill becomes eroded by the use of alcohol or drugs. The Government of Canada can count on us to co-operate with them to rid our skies of pilots who wilfully disregard the need to abstain from using alcohol or drugs that might affect their flying ability.

Having stated that, for the record, Mr. Chairman, COPA must express concern that if the aviation profession should be singled out and looked upon as being an occupation that cannot discipline itself and that such a surmise will be used by the government as an excuse to step in and do it for them, then the reputation of the industry that will follow will surely result in a loss of public confidence in the flying profession.

## [Traduction]

se laissera pas induire en erreur en proposant, pour le Canada, une loi semblable à celle des bureaucrates de Washington qui ont jugé bon d'adopter des mesures très strictes pour régler des problèmes propres à nos voisins du Sud.

Si je ne m'abuse, monsieur le président, c'est à la suite d'un accident ferroviaire qui a eu lieu en Alberta il y a plusieurs années, qu'on a commencé à réclamer la tenue d'une commission d'enquête sur la consommation d'alcool et de drogues chez les employés du secteur des transports. Pour une raison ou pour une autre, au lieu de se concentrer sur les problèmes personnels que peuvent éprouver les conducteurs de train, on a décidé de tenir une enquête sur la consommation d'alcool et de drogues dans tous les modes de transport en commun.

Il semble donc qu'on ait décidé de faire enquête sur l'aviation à la suite d'un accident ferroviaire. N'est-ce pas absurde? Qu'y a-t-il de commun entre le fonctionnement d'un train et celui d'un avion? On pourrait difficilement trouver deux modes de transport aussi dissemblables. Entre autres, le personnel qui conduit la locomotive ne peut être aperçu par les voyageurs alors que, pour l'équipage d'un avion, c'est tout à fait le contraire puisque non seulement les passagers, mais aussi le personnel de soutien au sol peut les voir, sans compter les contrôleurs de la navigation aérienne qui communiquent régulièrement avec eux. Les conducteurs de trains pourraient donc être tentés de ne pas contrôler leurs envies parce qu'ils savent qu'ils sont en quelque sorte invisibles au reste du monde et qu'ils ne seront donc pas remarqués.

Je serais fort étonné que les équipages des avions aient la même impression puisqu'ils sont constamment à la vue des autres. J'avoue avoir été surpris d'entendre raconter ce matin l'histoire de l'équipage de la Northwest Airlines. Je suis certain qu'à la suite de l'enquête sur cette incident, ces gens seront au chômage. Donc, quelles que soient les raisons qui aient pu motiver la tenue d'une enquête sur la conduite du personnel des trains, elles ne devraient pas entraîner une enquête sur celles des équipages d'avions.

En terminant, je dirait que la *Canadian Owners and Pilots Association* tient à faire savoir qu'elle s'oppose à ce qu'un avion soit piloté par une par une personne dont le jugement et les facultés sont affaiblis par la consommation d'alcool ou de drogues. Le gouvernement du Canada peut compter sur notre collaboration pour débarrasser notre ciel des pilotes qui ne tiennent volontairement pas compte de la nécessité de demeurer sobres afin de ne pas affecter leurs capacités.

Cela dit, j'affirme pour le compte rendu, monsieur le président, que la COPA craint que la réputation de l'industrie souffrira si les professionnels de l'aviation sont pointés du doigt et considérés comme étant incapables de s'autodiscipliner, et que cette hypothèse serve d'excuse au gouvernement pour intervenir. Il est certain que le public ne fera alors plus confiance aux pilotes.



## [Text]

Such a reputation will discourage aspiring cream-of-the-crop, career-seeking youths from considering becoming involved in aviation as a career because of the humiliation they will suffer as the result of being identified with a substance abuse industry. This in turn would have a direct affect on future safety because the flying profession will no longer attract those ladies and gentlemen with the best brains, coupled with a high sense of responsibility, being capable of self-discipline. The industry must attract highly qualified personnel today who will be the captains of tomorrow's Concordes.

As the situation is now, the flying industry has projected itself to be a most honourable profession. This fact in itself tends to attract highly motivated people of high moral character who wish to become involved in an industry with a good image and requiring considerable personal integrity. We fear that random testing throughout the industry for alcohol and drug abuse will tend to tarnish the image the industry have earned for itself for several decades.

I must digress a moment, Mr. Chairman, to point out that flying today no longer holds the glamour it used to. There are far more opportunities for youth today than there used to be to pursue other professions that are rewarding and that are psychologically and remuneratively rewarding. We have to be careful that we still attract the very best people we can. To do so, we have to project an image that is well respected throughout.

In years gone by, ever since Charles Lindbergh flew the ocean, there has been a tendency for youth to want to become involved in aviation because it was a very challenging career and one that gave many rewards. You felt they were doing a very important job for society. We feel that anything that tends to degrade the profession as being a well-respected and well-sought-out industry to pursue will lead people who are well qualified to decide to go into some other industry. This is what we are concerned about. We do not think it is in the best public interest. It is therefore necessary for all persons and organizations involved to guard against any movement that would so unfairly discredit our industry. It is to the benefit of Canada over the long term to be thus so concerned. Thank you, Mr. Chairman.

• 1120

**Mr. Tobin:** I have one brief question for Mr. Peppler. I think Mr. Peppler's brief is self-explanatory and very straightforward. He has explained that there is a provision already for doctors to report during the annual medical any condition, be it drug, alcohol, or physical conditions, that may impair a pilot's ability to perform in an acceptable manner.

The one comment I would make, Mr. Peppler, after hearing your brief—and we have heard you before, you are always succinct, and you are an excellent witness before our committee—is that on pages 6 and 7 you made some comments with respect to rail that had the effect of suggesting to me that you believe drug testing is for the other guys and not for you, that those of you in the transport industry set a higher standard, a higher moral standard, a

## [Translation]

De plus, une telle réputation découragera les meilleurs et les plus carriéristes des jeunes, qui ne voudront plus choisir l'aviation de crainte d'être humiliés en étant associés à une industrie où l'on consomme abusivement de l'alcool et des drogues. Cela se répercutera sur la sécurité aérienne future puisque les pilotes ne se recruteront plus parmi les hommes et les femmes les plus intelligents, qui ont un sens aigu des responsabilités et qui sont capables de s'autodiscipliner. L'industrie doit attirer maintenant des personnes extrêmement compétentes qui deviendront les capitaines des Concorde de demain.

À l'heure actuelle, la profession de pilote est des plus honorables. C'est grâce à cela qu'elle attire des gens très motivés avec des valeurs sûres, qui souhaitent s'associer à une industrie bien vue qui exige énormément d'intégrité personnelle. Nous craignons que les tests de dépistage faits au hasard dans l'industrie ne ternissent l'image que celle-ci mérite depuis des décennies.

Je m'éloigne un peu du texte, monsieur le président, pour vous faire remarquer qu'être pilote de nos jours n'a plus autant de prestige qu'avant. Les jeunes peuvent choisir entre bien des professions psychologiquement et financièrement intéressantes. Nous devons nous assurer que nous continuerons à attirer les meilleurs. Nous y parviendrons si nous projetons une image avantageuse.

Au début, après le vol transatlantique de Charles Lindbergh, les jeunes voulaient devenir pilotes parce que c'était une carrière pleine de défis et enrichissante à plusieurs égards. On avait vraiment l'impression de faire quelque chose de très important pour la société. Si l'on fait quoi que ce soit pour ternir cette image d'une profession respectée et recherchée, les plus compétents opteront pour une autre carrière. Voilà ce que nous craignons. Nous ne croyons pas que cela soit dans l'intérêt de la population. Il est donc indispensable que toutes les personnes et associations concernées luttent contre toute tendance à discréditer injustement notre industrie. À long terme, ce sera à l'avantage du Canada. Merci, monsieur le président.

**M. Tobin:** J'ai une courte question à poser à M. Peppler. Son mémoire est très direct et se passe d'explications. La loi obligerait déjà les médecins à signaler dans le certificat médical annuel tout problème, qu'il soit physique ou qu'il concerne la consommation de drogues ou d'alcool qui pourrait affecter le rendement d'un pilote.

Monsieur Peppler, après avoir entendu votre mémoire—vous êtes déjà venu ici, vous êtes toujours bref et vous faites un excellent témoin—je constate qu'aux pages 6 et 7, vous faites à propos du transport ferroviaire certains commentaires qui me laissent croire que, selon vous, les tests de dépistage sont pour d'autres que vous, vous avez une moralité et une éthique supérieures, vous êtes mieux que les autres et, même si vous pouvez comprendre que ces—permettez-moi d'être

[Texte]

higher professional standard, that you are a cut above the rest, and that although you can understand that those—if I can be a bit sarcastic here—slovenly types on the trains may be tempted out of sight of the public eye to abuse substances all day long because nobody can see them, it is a thing that air crews would of course never contemplate.

Frankly, I have to say to you that I find that comment to be strange, given that you are saying to us on behalf of your association that you do not want to bring in drug testing because the reputation of an industry may be damaged, that it will do no real good because it is not required. Then to see your comments about the trains, which frankly I find surprising. . . Why would you make that kind of distinction? The train crews will not be happy to hear it.

**Mr. Peppler:** In the first place, people do not go to a local train school to learn to drive trains, as they do an aircraft. If you are going to operate an aircraft and are intending to pursue that profession, you go to college or maybe the local flying school or club, you enrol, and you learn to fly a plane. You have to spend your own money to pay for this cost, you have to undergo training for examinations and you have to undergo the medical.

The cost of learning to fly an aircraft is high, and the study you have to pursue in order to pass the examinations requires a certain amount of self-discipline. If that discipline also includes a high regard for your health and knowledge via examinations exactly what drug and alcohol abuse can do, it will right away discourage anybody from going into that profession. I think your question is valid, but at the same time it is different because people do not drive their own trains.

**Mr. Tobin:** No, and a lot of pilots do not fly their own planes. Mr. Peppler, I would suggest to you, with great respect, that certainly nobody would have a higher appreciation or place a higher value on the notion of good health than doctors, but yet some of the worst drug abusers—not percentage-wise, but those who get caught with a very severe problem—are doctors. Certainly I understand much of what you are saying; I agree. I have heard you before this committee before with much of what you are saying with respect to the mechanisms already there to ensure there is not substance abuse.

However, I have to tell you candidly, because it is my bad habit to tell people candidly what I think, that I find the comments with respect to trains counter-productive. It would almost suggest to me—and tell me if I am wrong—that you are saying it is okay to go ahead and drug test those people but not to apply it to you. Or are you opposed to drug testing, period?

**Mr. Peppler:** No, Mr. Chairman, I am sorry if I gave that impression. Quite frankly I am not acquainted with what train operators have to do, but I am very well acquainted with what pilots have to go through—

[Traduction]

sarcastique—ces pauvres types qui travaillent dans les trains puissent être tentés de consommer de l'alcool ou des drogues à longueur de journée parce que personne ne les voit, le personnel navigant, lui, n'y songerait jamais.

Je trouve cela un peu étrange. Vous nous dites, au nom de votre association, que ces tests de dépistage sont superflus et qu'ils risquent de nuire à la réputation de l'industrie. Pourtant, vous faites à propos des trains ces commentaires qui m'étonnent franchement. . . Pourquoi faire une telle distinction? Les employés des chemins de fer ne seront pas heureux de vous entendre.

**M. Peppler:** Tout d'abord, ceux qui travaillent dans les trains ne sont pas obligés de suivre des cours spécialisés comme c'est le cas pour les pilotes. Quand vous voulez sérieusement devenir pilote, vous devez faire des études postsecondaires ou alors suivre des cours d'aviation dans une école spécialisée. Ces cours, vous devez les payer de votre poche puis vous devez subir des examens pour vérifier vos compétences et enfin subir un examen médical.

Apprendre à piloter un avion coûte très cher, et il vous faut faire preuve d'autodiscipline pour étudier en vue des examens nécessaires. Comme vous devez également vous préoccuper énormément de votre santé et savoir exactement ce que peut entraîner la consommation de drogues et d'alcool, ceux qui en abusent n'oseront pas choisir cette profession. Votre question est bonne, mais la différence, c'est que les gens ne conduisent pas leur propre train.

**M. Tobin:** Non, et on peut en dire autant des pilotes à propos des avions. Sauf votre respect, monsieur Peppler, les médecins sont mieux placés que quiconque pour apprécier et valoriser la santé et, pourtant, c'est parmi eux qu'on peut trouver les plus grands consommateurs de drogues—pas en pourcentage, mais sur le plan de la gravité du problème. Je comprends ce que vous voulez dire et je suis d'accord avec vous. Je vous ai déjà entendu témoigner devant ce même comité, et vous aviez alors dit qu'il existait déjà des mécanismes pour empêcher la consommation d'alcool et de drogues.

Je dois vous dire en toute naïveté, car c'est une de mes mauvaises habitudes, que je trouve vos commentaires à propos des trains tout à fait improductifs. J'ai presque l'impression—et corrigez-moi si je me trompe—que vous jugez normal de faire passer des tests à ces gens, mais pas à vous. Vous opposez-vous à toute forme de dépistage?

**M. Peppler:** Monsieur le président, je suis désolé d'avoir donné une telle impression. Très franchement, j'ignore ce que doivent faire les conducteurs de train, mais je sais pertinemment ce à quoi les pilotes doivent se conformer. . .

• 1125

**Mr. Tobin:** That is my only point.

**Mr. Peppler:** —having been a flying instructor and having had the privilege of appearing before this committee several years ago. I think you were at that meeting, as a matter of fact.

**M. Tobin:** C'est tout.

**M. Peppler:** . . . puisque j'ai été instructeur de vol et que j'ai eu le privilège de comparaître devant votre comité il y a plusieurs années. Je crois d'ailleurs que vous y étiez.



## [Text]

We know that in aviation today we are highly regulated and there are the conditions in force which I referred to in here, that a pilot must identify himself as being a pilot to any doctor he goes to for assistance, his private doctor, his personal physician. He must identify himself as being a pilot.

Then the doctor—

**Mr. Tobin:** Is obligated.

**Mr. Pepler:** —is obliged by law to report any abnormalities of any pilot who goes before him for any reason, and so there is no confidentiality at all where a pilot is concerned. He is wide open.

Whether you can say the same about the train men, I am not sure, but I do know that people we have flying aircraft are a very serious, very sober group. They take their responsibilities very seriously.

We have all kinds of Transport Canada safety programs. The Transport Canada air safety program branch is continually putting out information on the problems associated with drug abuse.

Our own association publishes a monthly flight safety bulletin. We constantly refer to the dangers of alcohol and drug abuse. We have safety seminars throughout Canada where we have speakers tell about the dangers.

**Mr. Kristiansen:** Do you have any idea what proportion of your membership would be covered by employment assistance programs?

**Mr. Pepler:** Out of 80,000 pilots in Canada, if we say that 10,000 are employed in some sphere of commercial flying, that would be 10,000 out of 80,000 who are probably covered by some kind—

**Mr. Kristiansen:** Of those you represent, what proportion would be owner-operators as opposed to those pilots who come under the supervision of another corporate body?

**Mr. Pepler:** There again the airlines have very strict standards and they are very well watched. We have about 2,000 members of the Canadian Airline Pilots Association, so you can see roughly from this that they are very well disciplined.

The others come under Transport Canada's operating certificate requirements for medicals and their flights are checked regularly by DOT air safety officers as well as their medical, and in British Columbia the provincial workmen's compensation group also ride herd on what is happening within the province as far as the treatment of pilots is concerned. I have been privileged to have been briefed by that particular provincial association. Here again you have another group that is supervising what is going on in the flying profession over and above Transport Canada.

I do not know whether I am answering your question or not. There is a degree of discipline, you might say, throughout the industry, but 2,000 to 3,000 pilots are well disciplined. They have company manuals, and if a pilot does not obey what the company directives are, he probably will be sacked.

## [Translation]

Vous savez que les pilotes sont très réglementés et ils sont soumis à certaines conditions. Par exemple, un pilote doit toujours dire au médecin qu'il consulte, quel qu'il soit, qu'il est pilote. Il doit être connu comme tel.

Ensuite le médecin. . .

**M. Tobin:** Est obligé.

**M. Pepler:** . . . est obligé, conformément à la loi, de signaler toute anomalie décelée chez le pilote qu'il a examiné. Autrement dit, le dossier médical d'un pilote n'est jamais confidentiel. C'est un grand livre ouvert.

Je ne sais pas s'il en va de même pour les conducteurs de trains, mais je sais que les pilotes d'avions sont très sérieux et sobres. Ils prennent leurs responsabilités au sérieux.

Transports Canada a toutes sortes de programmes de sécurité. La Direction des programmes de sécurité aérienne publie constamment des renseignements sur les problèmes liés à la consommation de drogues.

Notre propre association publie un bulletin mensuel sur la sécurité aérienne. Nous y mentionnons régulièrement les risques inhérents à la consommation d'alcool et de drogues. Nous organisons des séminaires sur la sécurité dans tout le Canada, où des conférenciers nous parlent de ces risques.

**M. Kristiansen:** Avez-vous une idée de la proportion de vos membres qui auraient accès à des programmes d'aide aux employés?

**M. Pepler:** Parmi les 80,000 pilotes au Canada, 10,000 environ travaillent dans l'aviation commerciale; ce sont eux qui ont accès à une forme. . .

**M. Kristiansen:** Parmi vos membres, quelle proportion sont des pilotes-propriétaires par opposition aux pilotes qui travaillent pour une entreprise?

**M. Pepler:** Les compagnies aériennes ont des normes très strictes; les pilotes sont donc étroitement surveillés. L'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes compte environ 2,000 membres, et vous pouvez déduire de ceci qu'ils sont très disciplinés.

Les autres pilotes doivent subir des examens médicaux réguliers, qui constituent une condition de leur licence d'exploitation délivrée par Transports Canada. De plus, leurs vols sont vérifiés régulièrement par les agents de la sécurité aérienne du MDT qui s'assurent aussi de leur état de santé. En Colombie-Britannique, l'organisme provincial qui s'occupe des accidents du travail surveille aussi tout ce qui se passe dans la province concernant les pilotes. J'ai eu l'honneur d'assister à une séance d'informations de cet organisme. Voilà un autre organisme, en plus de Transports Canada, qui supervise les pilotes.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question. Tous les pilotes sont assez surveillés, mais 2,000 à 3,000 d'entre eux le sont davantage. Les compagnies leur remettent des manuels et s'ils ne se conforment pas aux directives, ils seront probablement congédiés.

[Texte]

**Mr. Kristiansen:** One of my concerns arises out of that. I know you said you do not believe there is any need for additional testing, and I tend to agree with that because I do not think we have dealt sufficiently as a government and society with those other problems that are affecting aircraft safety, particularly the lack of controllers, and other areas that are more subject to our control and which would not infringe on basic rights.

But if we did proceed, either with random testing or the other, if we have one category of safety-sensitive employees who are owner-operators, or who are in various areas of the country not subject to any kind of supervision, how in your view could we ever construct a system that would see that they were tested? Who would do the testing, and who would pay for it?

• 1130

**Mr. Pepler:** Here again, you have to put a certain amount of faith and confidence in the company management. In the first place, having been an employer of commercial pilots myself, I would not hire somebody without checking his background, his credibility, that sort of thing. That is the first thing. You hire only people who are going to be trustworthy as far as drug use is concerned.

Secondly, you have a lot of responsibility as an employer. You are not going to hire people who are not going to be responsible. Whether he is a bush pilot carrying passengers up into the bush or a corporate pilot, the risk is too great. As an employer you have too much to lose. You could be sued, and you have aircraft worth hundreds of thousands of dollars. You are only going to choose the best people. So this disciplines itself.

**Mr. Kristiansen:** I agree. But if they come into it, do you think some of the smaller companies are equipped to do the drug testing of employees?

**Mr. Pepler:** No.

**Mr. Kristiansen:** Are they willing to pay for it?

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** We are going to have to pause for the votes in the House. Thank you very much, Mr. Pepler.

• 1132

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Order, please. We have a quorum.

We have witnesses from the Canadian Merchant Service Guild and from the Canadian Marine Pilots' Association. Appearing are Maury Sjoquist, National Executive President of the Canadian Merchant Service Guild; and Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots' Association.

Welcome, gentlemen.

[Traduction]

**M. Kristiansen:** L'une de mes préoccupations découle de cela. Vous avez dit que des tests supplémentaires seraient superflus, et j'aurais plutôt tendance à vous croire parce que je trouve que notre gouvernement et notre société ne s'intéressent pas suffisamment aux autres problèmes liés à la sécurité aérienne, notamment le nombre insuffisant de contrôleurs, et d'autres domaines aussi sur lesquels nous exerçons un contrôle et qui n'enfreindraient pas des droits fondamentaux.

Si toutefois le dépistage était rendu obligatoire, que ce soient des tests au hasard ou autrement, il reste une catégorie de postes reliés à la sécurité des transports, et c'est celle des pilotes—propriétaires qu'on retrouve un peu partout au pays et qui ne sont soumis à aucune forme de surveillance. Selon vous, peut-on s'assurer qu'ils subiront ces tests? Qui aurait la responsabilité d'exécuter et de financer ce dépistage?

**M. Pepler:** Là encore, il faut faire confiance à la gestion de l'entreprise. Comme j'ai moi-même employé des pilotes professionnels, j'avoue que je n'engagerais pas quelqu'un sans avoir vérifié ses antécédents, sa crédibilité, et ainsi de suite. Nous n'embauchons que ceux dont nous sommes certains qu'ils ne consomment pas de drogues.

Ensuite, l'employeur a énormément de responsabilités et il ne va pas engager des gens qui sont irresponsables. Qu'il s'agisse de pilotes de brousse qui amènent des passagers dans le Nord ou de pilotes d'entreprise, le risque est trop grand. L'employeur aurait trop à perdre. Il pourrait être poursuivi, sans compter que les avions valent des centaines de milliers de dollars. On ne choisit donc que les meilleurs.

**M. Kristiansen:** Je suis d'accord. Mais si jamais des pilotes se mettaient à consommer de la drogue, croyez-vous que les petites entreprises seraient en mesure de faire subir les tests de dépistage à leurs employés?

**M. Pepler:** Non.

**M. Kristiansen:** Seront-elles disposées à payer pour ces tests?

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Nous devons faire une pause afin d'aller voter à la Chambre. Merci beaucoup, monsieur Pepler.

• 1156

**Le président suppléant (M. Chadwick):** À l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum.

Nous accueillons des témoins de la Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada. Il s'agit de Maury Sjoquist, président exécutif national de la Guilde de la marine marchande du Canada, et de Michel Pouliot, président de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

Messieurs, bienvenue.



[Text]

**Mr. Maury R. Sjoquist (National Executive President, Canadian Merchant Service Guild):** Thank you very much, Mr. Chairman. I appreciate the promptness of your coming back. You took me a little by surprise when you did.

I have a brief that I think everybody has a copy of. The first part of the brief explains our organization, who we represent, and the structure, and I will cut that somewhat short.

The organization is composed of two branches, an eastern branch and a western branch, representing the vast majority of masters, mates, engineers, and marine pilots in Canada. It represents some 6,000 members, most of whom are covered by in excess of 40 collective agreements, including a national agreement covering ships' officers employed by four federal government departments, one of which is the Canadian Coast Guard.

The Canadian Marine Pilots' Association is a body within the Guild structure, incorporated under the Canada Corporations Act, whose membership is composed of all guild member pilots.

The Canadian Marine Pilots' Association has its head office in Ottawa and represents the majority of pilots in Canada; namely all of the pilots of the Atlantic Pilotage Authority, the pilots of the Port of Montreal and the Lower St. Lawrence River of the Laurentian Pilotage Authority, the pilots of District 1 of the Great Lakes Pilotage Authority, and all the pilots of the Pacific Pilotage Authority. The total membership in the association is slightly in excess of 300.

I should have said, before I started, that the president of the Canadian Marine Pilots' Association is Captain Michel Pouliot, who is here with me.

The guild's position on substance abuse strategy has been consistent since the issue arose, beginning with the stated intention of the U.S. administration to implement U.S. substance abuse regulations. We took the position that such regulations were impractical, improperly considered, and an infringement of the rights of the individual. We were aghast at the scope of the regulations, particularly as they are designed to apply to foreign ships entering U.S. waters as well as Canadian pilots piloting U.S. vessels entirely within Canadian waters. In this regard, despite our written opposition to the U.S. authorities, we were informed that any consideration given to amend the regulations pertaining to Canadian vessels and vessels piloted by Canadians could only be given as a result of direct talks between the appropriate government officials of both countries.

Because of this, Transport Canada set up consultation meetings, initially jointly with both the transportation industry and unions, followed by separate meetings, in order to hear the concerns with a view to upcoming negotiations with the U.S. to protect Canadian interests.

[Translation]

**M. Maury R. Sjoquist (président exécutif national, Guilde de la marine marchande du Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant d'être revenu si rapidement. Vous m'avez même étonné.

J'ai un mémoire dont vous avez sans doute tous reçu un exemplaire. Dans la première partie, on explique notre organisation, qui elle représente, comment elle est structurée; je ne vais donc pas m'attarder.

L'organisation se compose de deux sections, une section de l'Est et une section de l'Ouest, qui représentent la grande majorité des capitaines, seconds maîtres, ingénieurs mécaniciens et pilotes maritimes du Canada. Elle regroupe quelque 6,000 membres, dont la plupart sont régis par plus de 40 conventions collectives, y compris une convention nationale pour les officiers de navire qui travaillent pour quatre services fédéraux différents, dont la Garde côtière du Canada.

L'Association des pilotes maritimes du Canada est un organisme faisant partie intégrante de la Guilde. Elle a été constituée en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes et ses membres sont tous des pilotes maritimes de la Guilde.

L'Association des pilotes maritimes du Canada a son siège social à Ottawa et représente la majorité des pilotes canadiens, c'est-à-dire tous ceux qui travaillent à l'administration de pilotage de l'Atlantique, les pilotes du port de Montréal et du bas du fleuve Saint-Laurent qui travaillent pour l'Administration de pilotage des Laurentides, les pilotes du District 1 de l'Administration de pilotage des Grands Lacs et tous les pilotes de l'Administration de pilotage du Pacifique. L'Association compte légèrement plus de 300 membres.

J'aurais dû vous dire au départ que le capitaine Michel Pouliot, qui m'accompagne, est président de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

La position de la Guilde au sujet de la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues n'a pas changé depuis qu'on a abordé cette question, c'est-à-dire depuis que l'administration américaine a annoncé son intention d'adopter des règlements concernant la consommation d'alcool et de drogues. Nous avons alors affirmé que ces règlements n'étaient pas pratiques, qu'ils étaient mal conçus et qu'ils enfreignaient les droits de la personne. Nous avons été atterrés devant la portée des règlements américains, puisqu'ils doivent s'appliquer à tous les bateaux étrangers qui navigent dans les eaux américaines de même qu'aux pilotes canadiens qui prennent en charge des navires américains qui se trouvent entièrement en eaux canadiennes. À cet égard, et malgré notre opposition que nous avons communiquée par écrit aux autorités américaines, on nous a informés qu'on songerait à modifier les règlements concernant les navires canadiens et les navires pilotés par des Canadiens seulement s'il y avait des négociations directes entre les représentants gouvernementaux compétents des deux pays.

Pour cette raison, Transports Canada a organisé des réunions de consultation, au départ avec l'industrie des transports et les syndicats, suivies de réunions chacune des parties, afin de savoir quelles étaient les inquiétudes et comment entreprendre les négociations avec les États-Unis pour protéger les intérêts canadiens.



[Texte]

[Traduction]

• 1200

Notwithstanding the foregoing, the U.S. regulations, by their very nature, set the Canadian shipping industry into a state of panic, resulting in the deployment of dog teams and other drastic measures perceived to protect their fleet from possible seizure, confinement and fines from U.S. authorities. This reaction was basically the result of ill-conceived regulations that largely put the onus of responsibility for control and enforcement on the shipowner.

Coincidentally with the referred-to consultation meetings, Transport Canada officials announced to the industry that Canada was also concerned that Canadian regulations might be necessary to ensure there was no drug or alcohol abuse in Canadian transportation. We were further informed that Transport Canada felt that in order to properly evaluate whether regulations were necessary, a survey of each mode of transportation was required. The representatives of the transportation industry and unions were asked for their support of such a study with a firm commitment that ongoing consultation, including consultation on the results of the surveys, would be undertaken prior to any consideration of legislation.

Another interesting aspect of this was that Transport Canada officials were openly assuring all industry and union representatives that Canada was not about to make the same mistakes as the U.S., and any promulgation of legislation would only be after this lengthy process of consultation and deliberation, taking into account the industry's concerns and the individual rights of Canadians under the Charter. This is what was supposed to happen, but what really happened? With absolutely no consultation as pledged, without any proof established by the surveys of a problem with substance usage but almost identical and parallel with the U.S. policy on regulations, the Minister of Transport announced the strategy on which this standing committee is now holding hearings. Another notable point is that almost coincidentally the U.S. announced a two-year extension before application of U.S. drug laws to foreigners.

Specific guild concerns on substance use strategy—alcohol. The survey results on alcohol usage, similar to drug usage, did not indicate any patterns different from that found throughout the Canadian population. It would appear that the strategy is accepting 0.08 as the level of impairment as presently provided in the Criminal Code. This is far more realistic than the 0.04 level contained in the U.S. drug regulations.

However, the prohibition on using alcohol within eight hours before work is workable when applied to marine pilots and certain shift operation ships, but it is quite unrealistic to be applied in general to seafarers. It must be considered that such a prohibition means, for an employee working four on and eight off watches on a ship, that the effect is that for the period on board, one can never have an alcoholic drink, and in the case of the Great Lakes ships and the federal

Compte non tenu de ce qui précède, les règlements américains, de par leur nature même, ont créé un véritable état de panique chez les armateurs canadiens, ce qui les a amenés à déployer des équipes de chiens et à prendre d'autres mesures draconiennes en vue de protéger leur flotte contre les saisies, les rétentions et les amendes des autorités américaines. Cette réaction a été suscitée par des règlements mal conçus qui rendent les armateurs largement responsables de l'application des règlements.

Au moment où se tenaient les réunions de consultation déjà mentionnées, les représentants de Transports Canada ont annoncé à l'industrie que le gouvernement fédéral s'interrogeait sur l'opportunité d'adopter au Canada des règlements en vue de contrôler la consommation de drogues et d'alcool dans l'industrie des transports. On nous a également informé que, selon Transports Canada, il fallait faire une enquête sur chaque moyen de transport afin de déterminer si de tels règlements étaient nécessaires. On a demandé aux représentants des entreprises de transport et des syndicats de coopérer à une telle enquête en promettant qu'il y aurait des consultations régulières, notamment sur les conclusions des enquêtes, avant d'envisager une mesure législative.

En outre, c'est intéressant, les fonctionnaires de Transports Canada ont assuré aux représentants de l'industrie et des syndicats que le Canada n'allait pas commettre les mêmes erreurs que les États-Unis et que les lois ou règlements ne seraient promulgués qu'après de longues consultations et délibérations et en tenant compte des préoccupations de l'industrie et des droits et libertés que la Charte garantit à tous les Canadiens. Voilà ce qui était prévu, mais les choses se sont-elles passées ainsi? Sans qu'il y ait eu les consultations promises, sans que les enquêtes n'aient montré qu'il y avait indéniablement un problème de consommation d'alcool et de drogues, le ministre des Transports a annoncé la stratégie au sujet de laquelle le comité tient maintenant des audiences et qui est presque identique et parallèle à la politique de réglementation américaine. Autre coïncidence, les États-Unis ont annoncé un nouveau délai de deux ans avant que ses lois et règlements à ce sujet ne s'appliquent aux étrangers.

Certaines inquiétudes de la Guilde au sujet de la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues—alcool. Les résultats de l'enquête sur la consommation d'alcool, n'ont pas fait ressortir, tout comme pour la consommation de drogues, de tendance différente de celle que l'on trouve dans la population canadienne en général. La stratégie semble accepter le taux de 0.08 d'alcoolémie comme seuil pour déterminer l'affaiblissement des facultés, comme le prévoit actuellement le Code criminel. C'est beaucoup réaliste que le taux de 0.04 figurant dans les règlements américains.

Cependant, l'interdiction de consommer de l'alcool dans les huit heures précédant le travail est applicable dans le cas des pilotes maritimes et de certains bateaux qui fonctionnent par quarts. Mais elle est inapplicable dans le cas des marins en général. Une telle interdiction signifierait qu'un employé qui a un quart de travail de quatre heures et un quart libre de huit heures sur un navire ne pourrait plus boire une goutte d'alcool tant qu'il se trouve à bord, c'est-à-dire



[Text]

government ships, this can be from two to four months. This is regardless of shore leave in various ports or long periods at sea on government ice-breakers, government ice-breakers which incidentally right now have lounges and dispense drinks. We do not wish to be perceived as condoning alcohol consumption while on duty, but we are of the opinion that provided consumption does not exceed 0.08 and is during off-duty hours ashore or in controlled messes off duty, as on Coast Guard ice-breakers, it should not be prohibited.

Enhanced employee assistance programs: we are certainly in favour of establishing employee assistance programs for employees engaged in safety-sensitive positions in transportation. In fact, we are in favour of establishing employee assistance programs for all employees in Canada. However, the substance use strategy has created confusion with both unions and industry, because on March 8, 1990 at a rather significant meeting called by Labour Canada and Health and Welfare Canada, all parties reached agreement on a federal government policy of no legislation of EAPs, but government initiatives which will support and promote union counselling and joint EAP. That is what the CLC was referring to earlier.

It is interesting to note that the substance use strategy paper, which clearly states that EAPs will be mandatory for employees in safety-sensitive positions, is dated March, 1990. We submit that this issue is of critical importance and should not be resolved by the transport department dictating compulsory programs when an acceptable strategy after a thorough consideration has already been agreed to with government departments having jurisdiction in the matter.

Substance testing in general: the strategy states:

The principal methods of testing are for alcohol, use of breath testing device and for drugs, a urine sample intended for laboratory analysis. Testing for substances according to the Scientific Techniques and Guidelines serves to confirm use and such has a distinct role in any substance use identification plan.

• 1205

Speaking for the marine mode of transportation, we submit that it is impractical, if not near impossible, to apply this principle. We are dealing in both the public and private sectors with ships and employees most often living aboard their vessels for periods of weeks and sometimes months. The only possibility for carrying out on-board testing in most cases falls to the master.

Under the U.S. regulations, this means responsibility is given the master to apply with a kit provided by the company with the ultimate responsibility for the testing being the company's. What of the expertise to assure accuracy? What

[Translation]

pendant de deux à quatre mois s'il se trouve à bord d'un navire des Grands Lacs ou du gouvernement fédéral. Cela ne tient pas compte des congés à terre accordés dans divers ports ni des longues périodes en mer sur les brise-glaces gouvernementaux à bord desquels, soit dit en passant, il y a actuellement des bars où l'on vend de l'alcool. Ce n'est pas que nous approuvions la consommation d'alcool pendant les quarts de travail, mais nous croyons que si la consommation d'alcool n'entraîne pas un taux d'alcoolémie supérieur à 0.08 et qu'elle se fait à terre, pendant les heures de congé ou pendant les quarts libres dans des mess surveillés, comme c'est le cas à bord des brise-glaces de la Garde côtière, elle ne devrait pas être interdite.

Amélioration des programmes d'aide aux employés: nous sommes certes favorables à la mise sur pied de programmes d'aide aux employés à l'intention de ceux qui détiennent des postes reliés à la sécurité des transports. De fait, nous serions favorables à ce qu'il existe de tels programmes pour tous les employés au Canada. Toutefois, la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues a créé de la confusion chez les syndicats et dans l'industrie parce que, le 8 mars 1990, lors d'une réunion assez importante convoquée par Travail Canada et Santé et Bien-être social Canada, toutes les parties se sont entendues sur une politique fédérale prévoyant non pas une loi sur les PAE, mais des projets gouvernementaux qui soutiendront et favoriseront le counselling par les syndicats et des PAE conjoints. C'est à cela que le CTC faisait allusion un peu plus tôt.

Or, la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues, qui affirme clairement que les PAE seront obligatoires pour les employés susceptibles d'affecter la sécurité, est datée de mars 1990. Selon nous, c'est un problème critique qui ne devrait pas être réglé par des programmes obligatoires qu'imposerait le ministère des Transports alors qu'une stratégie acceptable a déjà été adoptée, après mûre réflexion, par les ministères fédéraux compétents.

Tests de dépistage en général: la stratégie prévoit ce qui suit:

Les principales méthodes de dépistage sont, pour l'alcool, l'utilisation de l'alcootest, et pour les drogues, l'analyse d'un échantillon d'urine en laboratoire. Les tests de dépistage de drogues et d'alcool au moyen de méthodes et suivant des lignes directrices à caractère scientifique permettent de déterminer clairement si consommation il y a et, à ce titre, ils jouent nettement un rôle dans tout plan de dépistage.

Nous croyons qu'il est peu pratique, voire impossible d'appliquer un tel principe au transport maritime. Cela concerne à la fois le secteur public et privé, des navires et des employés qui, la plupart du temps, vivent à bord des bateaux pendant des semaines et même des mois. Le commandant serait généralement le seul à pouvoir faire ces tests de dépistage à bord.

Selon les règlements américains, le commandant devra faire les tests en utilisant un nécessaire fourni par la compagnie qui, elle, sera ultimement responsable des tests. Ne doit-on pas avoir des compétences particulières pour

## [Texte]

of security of the specimens? The procedure sounds ludicrous, but if drug testing takes place on a ship at sea because of compulsion through regulations, this is what it will lead to. Some say it could be done when the ship reaches port by someone boarding the vessel with a kit, testing, and then leaving the ship with a specimen. We say nonsense. The same arguments as to the necessary expertise and security apply.

Specific forms of testing: post-accident testing. This type of testing is the most feasible but nevertheless precarious when applied to shipping employees, for the same reason as previously mentioned. However, if it is done through enabling legislation relative to the Canadian Transportation Accident Investigation Safety Board as part of the investigation into a marine mishap causing death, injury or significant damage to the environment, it could be possible to alleviate these problems. Any regulations applicable to post-testing must ensure that the testing is done immediately following the accident by a qualified expert and the security of the specimen is guaranteed and analysed in a laboratory. This would also be applicable to testing for alcohol use as similar strict procedures as applied by the police to breath analysis testers would have to be established.

Periodic testing: this type of testing is quite feasible at present for marine pilots who already must undergo regular medicals and for all seafarers when the proposed seafarers' medical regulations are promulgated. The reality is, however, what is the use of such tests. All such medical examinations are scheduled far in advance. If the object of the exercise is to detect substance abuse and act as a deterrent to substance use, it is very unlikely that the employees undergoing the medical examination, if they are so involved, will indulge prior to the examination.

Pre-employment testing: again, this may be feasible when an employee is required to take a medical prior to employment. However, we submit that if seafarers are required, in addition to the medicals required under the Canada Shipping Act, to be tested each time they take a new job or transfer, this will become a completely unwieldy and costly exercise. Movement from ship to ship is common throughout the shipping industry, both in the private and public sectors. Once again, the procedure to assure qualified testing expertise and security of the specimen must be a major consideration.

For cause testing: such testing could have severe implications on the master and ship's officers of a vessel as they are the supervisors while at sea. The possibility of legal action taken by employees against the masters and the previously mentioned difficulties of testing expertise and security lead us to outright oppose such testing of ships.

One thing I have not mentioned is: who tests the master while at sea?

## [Traduction]

assurer la précision des tests? Et que dire de la sécurité des échantillons? Cela peut paraître aberrant, mais si les tests de dépistage ont lieu à bord d'un navire en mer, parce que les règlements l'imposent, cela risque bien de se produire. Certains croient que les tests pourront être faits, lorsque les navires arrivent au port, par quelqu'un qui embarquerait avec un nécessaire et qui débarquerait avec les échantillons. C'est ridicule. Là encore, les mêmes remarques à propos de la compétence et de la sécurité s'appliquent.

Tests dans des circonstances particulières: après un accident. C'est le test qui est le plus facile à réaliser, mais il est néanmoins risqué dans le cas des marins, pour les raisons mentionnées précédemment. Cependant, si les tests sont effectués en vertu de la loi habilitante relative au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, dans le cadre d'une enquête sur un accident maritime où il y a eu des morts ou des blessés ou encore de graves dommages à l'environnement, on pourrait contourner ces problèmes. Tout règlement concernant les tests après un accident doit prévoir que ces tests seront effectués immédiatement après l'accident par un expert compétent et veiller à assurer la sécurité des échantillons qui seront analysés en laboratoire. Ce serait aussi applicable aux tests de dépistage d'alcool puisqu'il faudrait établir une procédure aussi stricte que celle suivie par les policiers pour l'alcootest.

Tests périodiques: ils seront tout à fait réalisables puisque les pilotes maritimes doivent déjà se soumettre périodiquement à un examen médical. Il en sera de même pour tous les marins lorsque seront promulgués les règlements leur imposant un examen médical. Mais en réalité, à quoi servirait ces tests. Tous les examens médicaux sont prévus longtemps d'avance. Si le but de l'exercice est de dépister la consommation d'alcool ou de drogues afin d'en décourager les gens, il est très peu probable que les employés en consomment avant de se présenter chez le médecin.

Tests préalables à l'emploi: là encore, ce sera possible pour les employés qui sont tenus de subir un examen médical avant d'être engagés. Toutefois, si les marins sont tenus de subir un test de dépistage chaque fois qu'ils changent d'emploi ou qu'ils sont mutés, en plus des examens médicaux que leur impose la Loi sur la marine marchande, cela deviendra un exercice des plus contraignants et des plus coûteux. Les marins changent beaucoup de navires et passent facilement du secteur privé au secteur public et vice-versa. Là encore, il faut s'assurer que les tests sont faits par des personnes compétentes et que les échantillons sont bien protégés.

Tests effectués «pour cause»: cela aura de graves conséquences pour le capitaine et les officiers de navire qui sont les surveillants en mer. Nous nous opposons catégoriquement à cette forme de test à bord des navires, étant donné la possibilité que des employés engagent des poursuites contre le capitaine et aussi à cause des difficultés déjà mentionnées quant aux compétences nécessaires et à la sécurité des échantillons.

Je n'ai pas parlé non plus de la question de savoir qui devra se charger des tests du capitaine en mer?



[Text]

Random testing: we are adamantly opposed to any and all forms of random testing. Such testing must not be permitted on ships for the reasons applicable to the other forms of testing, but also should not be permitted to be applied to any Canadian. The human rights connotations are staggering and such infringement of individual rights must not be imposed. The chairman of the Human Rights Commission is recently on public record as stating his beliefs that random testing is an infringement of employees' rights. Similar statements were expressed by the Privacy Commissioner. As attractive as random testing may be to politicians catering to a public concern with transportation safety, such practices should never be implemented.

In conclusion, the foregoing is only a brief overview of our concerns as to the proposed substance use strategy by Transport Canada. The strategy is considerably general in nature. Accordingly, so are our comments on it. We must stress that we are convinced that the existing marine legislation in respect to impairment by drugs or alcohol under the Canada Shipping Act and the Pilotage Act is sufficiently stringent to provide any deterrence necessary.

• 1210

Further, as our organization provides unlimited legal defence through our legal defence fund to members involved in marine mishaps, we can state unequivocally that we are not aware of a single case where a marine mishap occurred in Canada involving the use of drugs or alcohol.

Our organization is involved with and committed to the safety of marine transportation. We actively participate in the consultation process in developing transport shipping, training and certification regulations.

The Canadian Merchant Service Guild does not and will never condone or tolerate the use of drugs or alcohol by employees engaged in marine transportation. However, before imposing substance legislation, we do demand that government thoroughly consult and consider the feasibility of application of such legislation on the shipping industry from every aspect, particularly taking into account the unique features of the marine mode of transportation.

Above all, when contemplating random testing, we demand that government consider the sacred rights of all Canadians as provided by the Charter of Rights. We wish to thank the committee for the opportunity to present our position. We hope we have been of assistance in your deliberations.

**Mr Sobeski:** The airline people we had here earlier have a specific traffic mode, and you have your concerns.

You are quite happy with the regulations in place now. You indicated you have not had a mishap because of alcohol or drug abuse. Could you outline for us what regulations you have in place that would give us some comfort? In other words, do they duplicate what is being suggested? What particular regulations do you have in place that should exempt your industry from what Transport Canada wants to do?

[Translation]

Tests au hasard: nous nous opposons catégoriquement à toutes formes de tests au hasard. Ils doivent être interdits à bord des navires pour les raisons mentionnées ci-dessus à propos des autres circonstances et aussi parce qu'aucun Canadien ne devrait avoir à subir de tels tests. Cela va à l'encontre des libertés fondamentales; on ne doit pas imposer une telle violation des droits de la personne. Le président de la Commission des droits de la personne a récemment déclaré qu'il était convaincu que les tests de dépistage au hasard violaient les droits des employés. Le commissaire à la vie privée a exprimé le même point de vue. Les tests au hasard sont très tentants pour les politiciens qui doivent réagir aux craintes qu'exprime la population à propos de la sécurité des moyens de transport, mais ils ne devraient pas exister.

En terminant, ce qui précède n'est qu'un bref aperçu de ce qui nous inquiète dans cette stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues qu'a publiée Transports Canada. Mes commentaires restent très généraux parce que la stratégie elle-même est de nature très générale. Nous sommes convaincus que les dispositions de la Loi sur la marine marchande et de la Loi sur le pilotage, qui régissent la consommation d'alcool et de drogues dans la marine, sont assez sévères pour décourager qui que ce soit.

En outre, comme nous avons un fonds de défense qui assure la représentation de nos membres impliqués dans des accidents sur l'eau, nous pouvons affirmer qu'il n'y a eu, à notre connaissance, aucun accident imputable à la consommation de drogues ou d'alcool au Canada.

Notre organisation s'occupe activement de la sécurité du transport maritime. Elle participe à des consultations en vue de la rédaction de règlements sur le transport, la formation et les certificats.

La Guilde de la marine marchande du Canada ne tolère pas et ne tolérera jamais la consommation de drogues ou d'alcool par des employés en service. Cependant, avant d'imposer une loi à ce sujet, nous exigeons que le gouvernement mène d'intenses consultations et qu'il réfléchisse à la possibilité de faire respecter une telle loi dans la marine, en tenant compte des caractéristiques uniques de ce mode de transport.

Avant d'envisager le dépistage aléatoire, nous exigeons que le gouvernement tienne compte des droits sacrés de tous les Canadiens que confirme la Charte des droits. Nous remercions le Comité de nous avoir permis d'exposer notre point de vue. Nous espérons vous avoir été utiles.

**M. Sobeski:** Les représentants du monde de l'aviation que nous avons entendus plus tôt avaient leurs propres préoccupations, tout comme vous.

Vous semblez heureux des règlements actuels. Vous dites qu'il n'y a eu aucun accident imputable à la consommation d'alcool ou de drogues. Pourriez-vous nous expliquer quels sont les règlements actuels qui devraient nous suffire? Autrement dit, risque-t-il d'y avoir double emploi? Quels sont les règlements qui nous permettraient d'exempter votre industrie de la politique de Transports Canada?

[Texte]

**Mr. Sjoquist:** I do not necessarily want our industry exempted, and I mentioned post-accident testing as an example that could be implemented.

To answer your question, it is not the regulation but the acts that the regulations are written off to. There are two separate acts. The Canada Shipping Act spells out for seafarers the serious consequences of being impaired on the job, such as fines and loss of certificate. The other is the Canadian Pilotage Act, which is very stringent with regard to drug and alcohol use. Penalties include loss of the pilot's licence.

The pilot licence is the sort of utopian category in the seafaring industry. After you have your marine certificate and captain's certificate you face a test for a pilot's licence. It is the ultimate job in the industry. Suspension or loss of a licence could be disastrous.

That in itself is sufficient deterrent—I am just talking about the pilots—and is proven by the fact that there are no occurrences. Surveys, records or anything else will not show occurrences of pilots being drunk or impaired on the job. I do not want to repeat what the gentlemen prior to us indicated, but one must bear in mind that pilots are the easiest to control, so to speak. These people are most similar to other modes of transportation. They go on board a ship for eight or ten hours, but they come and go from home. They fit in a normal situation. It is important to recognize that distinction between pilots and the rest of the seafaring industry that actually goes to work and lives on the ships. There are also ferries where people come and go—the shift-type of ferries, not the continuously operating ones.

• 1215

**Mr. Kristiansen:** Thank you very much for drawing attention to some of the peculiarities of the shift changes, especially as they concern those who are on board ship for long periods of time. There is the concern about alcohol, which is not an illegal substance.

On page 5 you draw attention to the matter. You said that it was not written in the brief but was the position of masters and other officers. Has this been discussed with the government? Who would do the testing in those situations?

**Mr. Sjoquist:** No. As a matter of fact, I wish to make it very clear that this strategy is just like an umbrella thing. It is like a bunch of ideas that may be thrown out. We had some consultation with Transport Canada initially, when all the promises were made that they were going to develop this. Nearly everybody in the transportation industry supported their questionnaire.

Even the CLC supported it on the basis of trying to find out information. Then the consultation was finished. I can assure you that I do not know how they are going to apply any testing to the master in particular. I suppose if there

[Traduction]

**M. Sjoquist:** Je ne demande pas que le transport maritime soit exempté de la politique; j'ai dit que les tests après accident seraient assez facilement réalisables.

Pour répondre à votre question, il s'agit de deux lois distinctes dont découlent certains règlements. La Loi sur la marine marchande énonce les conséquences auxquelles doit s'attendre un marin qui aurait les facultés affaiblies au travail, notamment des amendes et la perte du brevet. L'autre loi, c'est celle sur le pilotage qui est également très dure pour ceux qui consomment des drogues ou de l'alcool. Ils peuvent même perdre leur brevet de pilote.

Le brevet de pilote est presque une utopie pour les marins. Vous devez d'abord obtenir votre certificat de marin, puis le certificat de capitaine avant de vous présenter à l'examen pour obtenir le brevet de pilote. C'est le plus haut niveau dans l'industrie. La suspension ou le retrait de ce brevet pourrait être catastrophique.

Cela suffit à décourager du moins les pilotes; la preuve, c'est qu'il n'y a jamais eu aucun problème. Les enquêtes, les dossiers et tout le reste indiquent qu'aucun pilote n'a jamais eu les facultés affaiblies pendant qu'il était de service. Je ne veux pas répéter ce que les témoins qui m'ont précédé ont affirmé, mais disons que les pilotes sont assez faciles à surveiller. Ce sont d'ailleurs eux qui vivent comme la plupart des gens. Ils embarquent sur un navire pour 8 ou 10 heures, puis ils rentrent chez eux. Ils mènent une vie normale. Il faut faire la distinction entre les pilotes et les autres marins qui travaillent et vivent à bord des navires. Ceux qui travaillent sur les traversiers rentrent aussi chez eux généralement après leur quart de travail—c'est vrai pour ceux qui font des navettes, pas pour les autres.

**M. Kristiansen:** Je vous remercie d'avoir porté à notre attention certaines particularités des changements de quart, surtout pour ceux qui vivent à bord pendant de longues périodes. Il y a votre inquiétude à propos de l'alcool qui n'est pas illégal.

Vous en parlez à la page 5. Vous dites que ce n'est pas dans le mémoire, mais que c'est la position des capitaines et des autres officiers. En avez-vous discuté avec le gouvernement? Qui se chargerait du dépistage?

**M. Sjoquist:** Non. D'ailleurs, il faut dire que cette stratégie doit s'appliquer à tous les modes de transport. C'est comme si on proposait toute une série d'idées pêle-mêle. Nous avons déjà eu des réunions de consultation avec Transports Canada qui nous avait alors fait toutes sortes de promesses. Presque tous les segments de l'industrie des transports étaient favorables au questionnaire du ministère.

Même le CTC était d'accord pour que Transports Canada obtienne tous ces renseignements. Malheureusement, la consultation s'est terminée là. Je vous assure que j'ignore comment le ministère a l'intention de faire faire les tests, en



[Text]

were one guy in charge—if he had the expertise and the knowledge and a little laboratory on board—he could apply a test to everybody else. What do you do with a ship at sea? Who is there besides the master? What are they going to do, take a helicopter out to sea with a doctor on board in order to do this test? We do not know, because we never got to that stage. I think there is difficulty with this situation.

**Mr. Kristiansen:** I have to agree. There seems to be almost a total lack of foresight in determining whether those goals that have been set by the Ministry of Transport are in fact achievable in any realistic way, especially considering the high degree of error—66%; 99% in some cases in the United States on the urine samples, in getting any verification of use.

Should the fact that somebody uses a substance, either alcohol or drugs, be the question at issue? Or should the fact that his abilities are impaired when he is in charge of a vehicle be the concern?

**Mr. Sjoquist:** I agree that the criterion should be whether their abilities are impaired. But a sort of caveat to that is the fact that alcohol is legal and drugs are illegal, so there is a distinct difference. That is why I pointed out that the level in alcohol is all important—0.04 is a bottle of beer. The level for driving has been established at 0.08 throughout the nation, which is acceptable to us.

The fact is that we have ships in Canada that have lounges on them. Internationally we have ships operating that way, and the most telling thing of all, Transport Canada's own ships have lounges where alcohol is dispensed—right this very minute. Incidentally, do not take that as a criticism, because Transport Canada and the Canadian Coast Guard have an excellent policy, which is laid out by directive. It is very strict and controlled as to the amount anybody can have. I want to make sure that I am not looked upon as making a criticism. I am just pointing out the difficulty with overly stringent laws regarding alcohol.

Does anybody really believe that somebody is going to be on a ship for four months—for instance, we have 400 or 500 people on our lakers. They go to Chicago, they go to Toronto, the ship ties up there for two days. They go ashore. Do you think those people are never going to have a beer? I think we have to be realistic about it. Once again, this has to be addressed perhaps in different ways for different modes. I completely respect some of the things said in regards to airlines. The criticalness of something in airlines may not be the same criticalness in another mode. If this whole matter was properly consulted, that would be found out.

• 1220

**Mr. Kristiansen:** You point out in your submission your understandable concern as perhaps an understatement of the breach of agreement on the part of the Ministry of Transport to consult regarding the results of this survey and to consult regarding their suggestions that form the basis of their strategy. Regarding employment assistance programs, I was shocked when you pointed out that on March 8, 1990:

[Translation]

particulier pour le capitaine. Je présume que s'il y avait quelqu'un ayant les compétences voulues et disposant d'un petit laboratoire à bord, il pourrait faire des tests sur tout le monde. Que faites-vous pour les navires en mer? Qui peut être là à part le capitaine? Est-ce qu'on va emmener un médecin en hélicoptère jusqu'au bateau? Nous l'ignorons; les discussions ne sont jamais allées aussi loin. La situation peut être problématique.

**M. Kristiansen:** Je l'admetts. Le ministère des Transports ne semble pas du tout s'être attaché à déterminer si les objectifs énoncés étaient vraiment réalisables, surtout étant donné l'immense marge d'erreur—66 p. 100. Elle est même parfois de 99 p. 100 pour les échantillons d'urine aux États-Unis.

L'important, est-ce le fait que quelqu'un consomme de l'alcool ou des drogues? Ne devrait-on pas plutôt nous préoccuper de ce qu'il n'ait pas les facultés affaiblies quand il est responsable d'un mode de transport quelconque?

**M. Sjoquist:** C'est vrai qu'on devrait retenir comme critère les facultés affaiblies. Il y a aussi une nette différence entre l'alcool et les drogues puisque l'alcool est légal et les drogues, non. C'est pourquoi j'ai mentionné l'importance du taux d'alcoolémie. Un taux de 0,04 correspond à la consommation d'une bouteille de bière. Le taux acceptable pour la conduite automobile n'importe où au Canada, c'est 0,08.

De plus, nous avons des navires au Canada qui ont des bars. C'est la même chose sur le plan international et d'ailleurs, les propres navires de Transports Canada ont des bars où il se vend de l'alcool—en ce moment même. Ce n'est certainement pas une critique puisque Transports Canada et la Garde côtière du Canada ont une excellente politique bien énoncée dans une directive très stricte. On contrôle la quantité que peuvent boire les gens. Je ne veux surtout pas qu'on perçoive cette remarque comme une critique. Je voulais juste souligner les problèmes que pourraient causer des lois trop sévères en ce qui concerne l'alcool.

Est-ce qu'on peut vraiment croire que quelqu'un va passer quatre mois à bord d'un navire—il y a ainsi 400 ou 500 personnes à bord de nos cargos hors mer qui vont à Chicago, à Toronto, où ils restent amarrés pendant deux jours. Les marins vont à terre. Croyez-vous que ces gens ne vont pas prendre une bière? Soyons réalistes. Une fois encore, il faut peut-être aborder la question différemment selon les différents modes. J'admetts tout à fait certaines choses que vous avez dites à propos des compagnies aériennes. Mais les éléments critiques ne sont pas les mêmes dans le cas des compagnies aériennes et des autres modes. On pourrait s'en rendre compte en tenant les consultations appropriées.

**M. Kristiansen:** Vous indiquez dans votre mémoire votre inquiétude légitime, et c'est peut-être là un euphémisme, du fait que le ministère des Transports n'a pas honoré les engagements qu'il avait pris de consulter les parties concernées à propos des résultats de ce sondage et de s'appuyer sur leurs suggestions pour élaborer le fondement de sa stratégie. En ce qui concerne les programmes d'aide aux employés, j'ai été très surpris quand vous avez déclaré que le 8 mars 1990:

## [Texte]

...Labour Canada and Health and Welfare Canada, all parties reached agreement on a Federal Government Policy of no legislation of EAPs. . .

Did Health and Welfare and Labour Canada also agree to it? It was not just the other parties that agreed.

**Mr. Sjoquist:** That is correct. I think a question was asked in that regard to CLC, and they did not reply right because they did not quite understand the question. They were a very big player in that meeting along with employers from all across the country. That is when this whole strategy by the Departments of Labour and Health and Welfare unfolded and the understanding, with no opposition, was that EAPs would be operated on a joint voluntary basis with the unions heavily involved in them. That is why only a week later I was very surprised to hear the minister come out with this announcement. I do not understand it yet and I guess there will be a lot of internal discussion between Transport and Labour trying to iron that one out.

**Mr. Kristiansen:** One of the suspicions I had from the start especially considering the U.S. regulations, as you call them rather Draconian. . .they really went overboard in my view on their whole area. Apart from Japan, the United States developed quite a reputation for non-tariff barriers and restraint of trade. What you say in your submission adds to my submission that one of the major reasons for doing this in the United States may be exactly that—to forbid the use of foreign vessels, foreign truckers, foreign crews on trains running into the United States as a way of blocking trade competition as much as to control substance abuse in the transportation industry. Does that ring any kind of bell? I hate to describe motives to people, but given the evidence of abuse, which is virtually nil in the surveys we have seen produced, you have to begin looking for other motivations.

**Mr. Sjoquist:** One could come to that conclusion, but this was not what I was indicating.

**Mr. Nault:** I would like to educate myself and some committee members if it is necessary. One of the things indicated in the statements by the minister in his new program is what is considered to be a sensitive position and what is not. Tell me what a sensitive position is in your industry and that mode of transportation based on the consultation process you had? If you have not had any, then can you tell me which individual has to be on the straight and narrow 12 months of the year to make sure a ship gets from A to B and back again. I imagine the "guy" who swabs the deck is not in a safety-sensitive position and therefore we would not be talking about everybody on ship, just a certain segment on there. Who are they?

## [Traduction]

...Travail Canada et Santé et Bien-être Canada et toutes les parties concernées en étaient arrivés à un accord sur une politique fédérale de non-législation des PAE. . .

Santé et Bien-être Canada et Travail Canada ont-ils également approuvé cette politique? Ce ne sont pas uniquement les autres parties concernées qui l'ont approuvée?

**M. Sjoquist:** C'est exact. Une question, je crois, a été posée au CTC à cet égard, mais comme la question a été mal comprise, la réponse fournie n'a pas été satisfaisante. Le CTC était l'un des principaux intervenants lors de cette réunion, à laquelle assistaient également des employeurs venus de partout au Canada. C'est à ce moment-là que les ministères du Travail et de la Santé et du Bien-être ont dévoilé cette stratégie. Il n'y a pas eu d'objection et tout le monde a compris que les PAE seraient administrés sur une base bénévole, les syndicats jouant un rôle important. C'est pourquoi j'ai été surpris d'entendre le ministre annoncer ce qu'il a annoncé à peine une semaine plus tard. Je ne comprends toujours pas et je suppose qu'il faudra de nombreux pourparlers internes entre Transports Canada et Travail Canada pour trouver une solution.

**M. Kristiansen:** Ce que je craignais dès le départ, et en particulier si l'on pense aux règlements en vigueur aux États-Unis, le règlement draconien, vous le dites vous-même. . . ils sont allés beaucoup plus loin. Sans parler du Japon, les États-Unis se sont forgés une réputation solide de spécialistes des barrières non tarifaires et des restrictions des échanges commerciaux. Votre mémoire apporte de l'eau à mon moulin, à savoir que les mesures adoptées par les États-Unis visaient justement à atteindre cet objectif. . . soit interdire l'utilisation de navires étrangers, de camionneurs étrangers et d'équipages étrangers sur les trains à destination des États-Unis. Il s'agissait tout autant de juguler la concurrence commerciale que de contrôler la consommation excessive d'alcool et de drogues dans le secteur des transports. Vous ne croyez pas? Je déteste attribuer des motifs aux gens, mais étant donné que les études qui vous ont été présentées arrivent à la conclusion qu'il n'existe pratiquement pas de cas d'abus, il faut rechercher d'autres motifs.

**M. Sjoquist:** On peut en effet en arriver à cette conclusion, mais ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Nault:** Je voudrais me renseigner et par le fait même renseigner également, si cela est nécessaire, les membres du Comité. Les déclarations du ministre à propos de son nouveau programme définissent entre autres choses les postes qu'il faut considérer comme reliés ou non à la sécurité. Sur la base du processus de consultation auquel vous avez participé, pouvez-vous me dire ce que constitue un poste relié à la sécurité dans votre secteur de l'industrie et pour votre mode de transport? S'il n'y en a pas, y a-t-il une personne qui doit rester sur la brèche 12 mois par an, pour veiller à ce qu'un navire se rende du point A au point B et retour. Je suppose que le type qui balaie le pont n'occupe pas un poste relié à la sécurité. Tout l'équipage d'un navire n'est donc pas concerné, mais seulement certaines personnes. Qui?



[Text]

**Mr. Sjoquist:** We did have consultation on this and right from the very beginning this was one of our major concerns. We argued somewhat about the criteria laid out to us but only to the point of view of degrees. You cannot say that the “guy” who swabs the deck whom you refer to is not in a safety-sensitive position.

• 1225

From this point of view, that every ship is required to have a muster-list for life-saving and fire drills and all of that, many ships carry passengers as well as large crews. That seaman swabbing the deck could be an intricate part of the safe operation of the ship.

One person might not be critical. But if he just happened to be the guy running your lifeboat, you might consider him critical.

You see, it is just a matter of degree. Most certainly marine pilots are safety sensitive. There is nothing more to say. They are completely essential to the safe navigation in the area where they are piloting.

Most certainly the navigation officers and the master of the ship are safety sensitive. I think most certainly the engineers in the engine room are. It takes just one engine breakdown and the ship runs aground.

In actuality, if you apply the criteria in the broadest sense that transport chose to apply, most of the people on some ships—maybe even the cook or some of the cooking staff, depending on the configuration of the life-saving apparatus on the ship—could be considered critical.

**Mr. Nault:** But you are talking about emergency situations, when you have to man the lifeboats, for example. I am talking about a normal everyday basis, about those individuals in the industry who are pretty well in charge of making sure the ship goes in the right direction.

I would also say that the mechanical aspect of it is very important. Not to put words in your mouth, but those three individuals you mentioned are pretty well the guys who have to be—

**Mr. Sjoquist:** Yes, marine pilots and navigational officers in both the deck and engine room would fall under the criteria you are asking about.

**Mr. Nault:** Now, I just need a yes or no to this. Has it ever been asked and discussed by the department as to what the areas of sensitivity are, who those individuals are in your industry as of yet—or are we basically doing that now for them? Who do you consider to be in those safety-sensitive areas? Has it come to that in the consultation process or was that exempted and not talked about?

[Translation]

**M. Sjoquist:** Nous avons tenu des consultations sur ce point et, dès le départ, cette question nous a préoccupés. Nous avons discuté des critères proposés, mais tout est une question de degré. On ne peut pas dire que le type qui balaie le pont, comme vous dites, n'occupe pas un poste relié à la sécurité.

De ce point de vue, de nombreux navires de passagers transportent également des équipages importants et comme chaque navire est tenu d'avoir une liste de rassemblement pour les exercices de sauvetage, d'incendie, etc., on peut considérer que le marin qui balaie le pont fait partie intégrante de la sécurité du fonctionnement du navire.

Une seule personne n'a peut-être pas une importance critique, mais si c'est de cette personne que dépend le bon fonctionnement de votre canot de sauvetage, vous trouverez qu'elle a une importance critique.

C'est uniquement une question de degré. Je dirai que la majorité des pilotes maritimes occupent des postes reliés à la sécurité. Il n'y a rien d'autre à dire. Ils jouent un rôle essentiel pour la sécurité de la navigation, dans les zones où ils opèrent.

Pour ce qui est des officiers de navigation et des capitaines, eux aussi occupent des postes reliés à la sécurité. Même chose pour les techniciens de la salle des machines. Il suffit qu'un moteur tombe en panne pour qu'un navire s'échoue.

En réalité, si vous appliquez au sens large les critères définis, ce que fait le ministère des Transports, la majorité des personnes qui se trouvent à bord de certains navires—jusqu'au cuisinier ou au personnel de cuisine—occupent des postes que l'on peut considérer comme ayant une importance critique, selon la configuration des équipements de sauvetage à bord.

**M. Nault:** Vous évoquez la situation d'urgence, quand il faut par exemple mettre à l'eau les canots de sauvetage. Moi je voulais parler des activités normales et quotidiennes des personnes qui sont responsables de veiller à ce que le navire aille dans la bonne direction.

Je voudrais dire aussi que l'aspect mécanique est très important. Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais les trois personnes dont vous avez parlé sont vraiment celles qui. . .

**M. Sjoquist:** Oui, les pilotes maritimes et les officiers de navigation, sur le pont et dans la salle des machines, répondent aux critères dont vous parlez.

**M. Nault:** J'aimerais maintenant que vous me répondiez par oui ou par non. Le ministère vous a-t-il déjà demandé quels étaient les domaines les plus importants pour la sécurité et quelles étaient les personnes clés? Le ministère en a-t-il déjà discuté avec vous ou bien est-ce que c'est nous qui sommes en train de le faire pour lui? Selon vous, quelles sont les personnes dont les postes sont reliés à la sécurité? Cette question vous a-t-elle été posée dans le cadre du processus de consultation ou non?

## [Texte]

It was just that you were going to do a survey and you were part of the survey and all of a sudden, lo and behold, here are these recommendations by the department for new regulations that will be implemented in this country. Where did it come from? Have we even gotten to that stage yet?

**Mr. Sjoquist:** I do not think you have gotten to that stage. But I would point out that when this process—understanding that it was a different minister at the time—started out, the people they had in charge of this thing at the Transport policy branch made a point of having consultation, big consultation. They went into it from day one. They then decided on their own to hire a consultant firm for each of the modes.

They came to their own conclusions on what was sensitive and what was not. I would not say they totally did not consult; I would just say they consulted after a fashion. They more or less told us whom they considered safety sensitive.

I take it that one of these consulting firms probably was involved in how they did that. Then they came out with the questionnaire and the survey and the whole idea of it. Initially, they consulted pretty well. They brought it out to us all and to the companies, to management.

It was argued, they took stuff away, they put stuff in, and whatever, and finally said this is it. They asked us all to support it. In the marine industry in particular, and probably in the whole transportation industry, understand that you cannot really do something like this without the co-operation of both the companies and the employees. They needed that and they got that.

As far as I know, nobody opposed them. Initially they did; there was quite a bit of opposition. Eventually it was laid out to us that this was going to be totally unbiased, objective, we had to do this, we could not just say we were not going to have any drug regulations, we had to know what the degree of problem was and what not.

Everybody went along with them. I can guarantee you that from that day on, it was the last consultation ever held until this announcement on what we are going to do.

**Mr. Nault:** I have one other question that I am really interested in. Again, this is to educate myself. I have noticed that there has been a lot discussion this morning about the fact that we are tied to the U.S., that the regulations have to be similar.

In your industry, an international industry, you can take ships anywhere there is water. So if we do not go along with the stringent regulations the Americans have imposed on their transportation modes, what effect would that have on us in international waters? For example, how many other countries are involved? What do Japan and Sweden do? What type of regulations do major countries involved in this mode of transportation have? How will they effect us when we enter U.S. or Japanese waters?

## [Traduction]

On a entendu parler d'une étude, vous deviez y participer, et tout d'un coup, le ministère nous sort ces recommandations sur les nouveaux règlements à mettre en oeuvre au Canada. D'où viennent-elles? Avons-nous jamais atteint le stade des recommandations?

**M. Sjoquist:** Je doute que ce stade ait été atteint. Lorsque ce processus a été amorcé—le ministre a changé depuis—les responsables de la direction de Transports Canada ont insisté sur la nécessité de tenir des consultations importantes. Elles ont commencé tout de suite. Ensuite, Transports Canada a décidé d'engager un cabinet d'experts-conseils pour chacun des modes.

Transports Canada en est arrivé à ses propres conclusions sur les postes qui sont reliés à la sécurité et ceux qui ne le sont pas. Je ne dirais pas qu'il n'y a pas eu de consultations du tout. Les consultations ont eu lieu tant bien que mal, mais elles ont eu lieu. Le ministère nous a dit quels étaient les postes qu'il jugeait reliés à la sécurité.

Je crois savoir que l'un des cabinets d'experts-conseils n'y est pas pour rien car dès le moment où il est intervenu, le ministère a fait paraître un questionnaire, une étude et tout le reste. Au départ, il y a effectivement eu des consultations. Nous y avons tous été conviés ainsi que les compagnies, la direction, etc.

Des discussions ont eu lieu, des compromis ont été faits, dans un sens et dans l'autre et finalement, on nous a dit: «voilà». On nous a demandé de donner notre approbation. Dans le secteur maritime en particulier, et probablement dans l'ensemble de l'industrie des transports, il faut bien comprendre que l'on ne peut rien faire de ce genre sans la coopération des compagnies et des employés. Le ministère avait besoin de cette coopération et il a fait ce qu'il fallait pour l'avoir.

Que je sache, personne ne s'est opposé. Au départ, il y a eu quelques objections. Mais finalement, on a dit que les choses allaient se faire de façon objective et sans préjugé, et que nous devions faire ceci et cela. On ne pourrait plus dire qu'il n'y aurait pas de règlement sur la consommation de drogues. Nous devons connaître l'ampleur du problème etc., etc.

Au départ, tout le monde a suivi. Mais je puis vous garantir qu'à partir de ce jour-là, nous n'avons plus eu de consultations jusqu'au jour où on nous a annoncé ce que nous devons faire.

**M. Nault:** J'aimerais vous poser une autre question qui m'intéresse beaucoup. Une fois de plus, je me renseigne. J'ai remarqué que l'on a beaucoup parlé ce matin du fait que nous sommes liés aux États-Unis et que notre réglementation doit être semblable.

Votre secteur est un secteur international. À partir du moment où il y a de l'eau, vous pouvez naviguer. Si nous ne nous soumettons pas aux règlements stricts que les Américains ont imposés dans les transports, quel effet cela risque-t-il d'avoir sur nous, au niveau des eaux internationales? Combien d'autres pays sont-ils concernés? Que font le Japon et la Suède? Quel genre de règlements les pays dotés d'une industrie maritime importante ont-ils adoptés? Quel impact de tels règlements peuvent-ils avoir pour les navires canadiens naviguant en eaux américaines ou japonaises?



[Text]

[Translation]

• 1230

If our regulations are to be different, I want to know what type of restrictions you and those who work in the industry will be faced with.

**Mr. Sjoquist:** There would be some difficulty, particularly in the air, but with regard to our industry, the application to foreigners was to foreigners, not just to Canadians. The United States is an intense world trader and ships from every nation in the world enter their waters, to which the regulations will be applicable, many more than just Canadian ships.

Our understanding—and we belong to international organizations that have told us this—is that the administrations of other countries, although they have opposed the application, know they do not really have the right to oppose the application to their ships when in United States waters any more than when they are in Canadian waters. Whether we like it or not, when our ships enter their waters they can make the rules.

But they have absolutely refused to co-operate in making parallel rules, particularly in agreeing to application in their countries and in their waters of these American regulations. To me, that is the real problem.

I believe there is, in the broadest sense, much more application in the air and trucking industries than in the marine industry, in this respect: they are telling our citizens what they are to do in our country and that is a serious problem.

The example I put regarding marine pilots involves the Americans saying that a particular American ship is their ship, although it is travelling through Canadian waters and we take an example in which Captain Poulet pilots that ship in Quebec; the Americans maintain that the master of that ship, which is travelling from point A to point B in Quebec, entirely in Canadian waters, has the right to get out his little bottle and test kit and to test Captain Poulet, a Canadian working in Canada. You know what Captain Poulet is going to tell the master when he brings out his little bottle. This is the kind of situation we are facing.

Our government has agreed with us regarding the exact premise made here. The head people at Transport Canada told us we are right, that we cannot put up with this situation, and that it will be taken care of in their negotiations. It was taken care of, all right. Now we are talking about the Americans postponing applications to us.

The only thing I would accuse anybody of with respect to devious intent insofar as the Americans are concerned is that it was agreed upon between the two governments to delay application of the American regulations to Canadians so that Canadians had time to go through the process and to put in parallel legislation. Perhaps I will be proven wrong, but the evidence certainly appears to point in that direction.

Si le Canada devait adopter des règlements différents, j'aimerais savoir à quel type de restrictions vous seriez confrontés.

**M. Sjoquist:** Il y aurait des difficultés, mais surtout dans le secteur aérien. En ce qui nous concerne, les règlements américains s'appliquent à tous les étrangers, et pas seulement aux Canadiens. Les États-Unis occupent une place essentielle dans le commerce mondial et leurs eaux territoriales accueillent des navires de tous les pays du monde. Les règlements américains s'appliquent donc à tous ces navires et pas seulement aux navires canadiens.

Nous croyons savoir—et les organisations internationales dont nous faisons partie nous l'ont confirmé—que, même si elles ne sont pas d'accord avec ce principe, les administrations des autres pays n'ont pas vraiment le droit de s'opposer à ce que les règlements américains ou canadiens s'appliquent à leurs navires lorsqu'ils se trouvent en eaux américaines ou canadiennes. Qu'on le veuille ou non, à partir du moment où nos navires pénètrent dans les eaux territoriales d'un pays, ils doivent se soumettre aux règles de ce pays.

Pourtant, les administrations des autres pays ont absolument refusé de coopérer et d'harmoniser leurs règlements. Elles se sont toujours opposées à ce que les règlements américains soient appliqués dans leurs eaux territoriales. Selon moi, voilà le vrai problème.

À cet égard, les États-Unis imposent beaucoup plus leur réglementation au camionnage et au secteur aérien qu'à l'industrie maritime: ils ont tendance à dicter aux Canadiens ce qu'ils doivent faire chez eux et c'est un problème grave.

J'aimerais revenir à l'exemple que je vous ai cité à propos des pilotes maritimes. Les Américains considèrent qu'un navire naviguant en eaux canadiennes reste assujéti aux règlements américains. Prenons le cas du capitaine Poulet qui pilote ce navire américain au Québec. Les Américains prétendent que le capitaine de ce navire américain qui s'est rendu du point A au point B au Québec, c'est-à-dire qu'il navigue en eaux exclusivement canadiennes, a le droit de sortir sa petite bouteille et de faire subir un test au capitaine Poulet, alors que le capitaine Poulet est un Canadien qui travaille au Canada. Vous pouvez vous imaginer comment il va réagir quand il verra la petite bouteille. Voilà le genre de situation dans laquelle nous nous trouvons.

Notre gouvernement s'est dit d'accord avec nous là-dessus. Les responsables de Transports Canada nous ont dit que nous avions raison, que cette situation était inadmissible et qu'ils en tiendraient compte dans les négociations. Et ils en ont tenu compte. Il paraît que les Américains envisagent de ne plus nous imposer leurs règlements.

Avant d'accuser quiconque de mauvaise intention, je voudrais rappeler que nos deux gouvernements se sont mis d'accord pour retarder l'application des règlements américains ou canadiens, afin que ces derniers aient le temps d'élaborer un processus de réglementation similaire. Il se peut que je me trompe, mais les témoignages dont nous disposons semblent confirmer que c'est ce qui se passe.

## [Texte]

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** If an accident occurs, who would investigate it? Under the Criminal Code, when a breathalyser test is administered, the officer has two hours in which to administer the test in order for it to be valid. Is that a practical approach in a marine accident?

**Mr. Sjoquist:** That is an excellent question because it recognizes the difficulty involved in our mode of transportation and recognizes that most accidents do not occur within two hours of Toronto, Montreal or Vancouver, so that such a procedure would present a real problem.

Post-accident testing for alcohol and drugs would be acceptable to us as long as it is possible and is done under the auspices of the new National Transportation Safety Board, which has just been installed. The board would have the enabling legislation and regulations that provide all these assurances and so on, and that test would be part of the its investigation following an accident.

• 1235

We believe it is not unreasonable to do that. But as for the practical aspects of how you are going to apply it, most certainly one of the things you are going to find out when you go into this is that in many cases it is very difficult to apply any testing aboard ships, for a lot of reasons we have talked about.

**Mr. Atkinson:** If there is an accident on the Welland Canal near St. Catharines, say, do the St. Catharines police have the authority to go aboard, or do they just stay out of it entirely?

**Mr. Sjoquist:** No, with an accident such as that usually the local coroners get involved. I have never been too sure about how that is tied into it. But that right of investigation is laid out at present under the Canada Shipping Act and there is a casualty investigation branch of Transport Canada or the Coast Guard that does it.

Now, under this new legislation, which you people are probably more familiar with than I am totally because it is relatively new, although we had to appear before this committee on it when they put it together and we are very much in favour of it, this new Transportation Safety Board is going to operate completely separately from Transport, with its own act and regulations. The act is already in place and they are doing the regulations now. They would have the authority to do whatever we are talking about, or at least I propose they should have the authority.

What I am afraid of is that what we are talking about here under Transport once again is... I do not know who would have the authority, or how they would even do it. I just suggest that is who should have the authority if there is going to be any post-accident testing.

**Mr. Atkinson:** It will probably be impossible for them to get there within two hours, as you indicated, and there would not be a criminal charge anyway.

## [Traduction]

**M. Atkinson (St. Catharines):** En cas d'accident, qui sera chargé de l'enquête? Aux termes du Code criminel, pour qu'un alcootest soit valable, il faut qu'il ait été administré moins de deux heures après un accident. Cela peut-il s'appliquer dans le cas d'un accident maritime?

**M. Sjoquist:** C'est une excellente question. En effet, notre mode de transport pose des difficultés particulières, la majorité des accidents n'ayant pas lieu à deux heures de Toronto, Montréal ou Vancouver. Cette procédure pose un problème réel.

Nous ne nous opposerions pas aux tests de dépistage de l'alcool et des drogues, dans la mesure où il est possible de les administrer et où cela relève de l'Office national de la sécurité des transports, nouvellement créé. Cet office ayant à sa disposition les lois et règlements appropriés pour fournir toutes les assurances nécessaires, nous estimons que les tests de dépistage devraient faire partie intégrante des enquêtes faisant suite à un accident.

Ces méthodes nous semblent raisonnables. Quant aux aspects pratiques de leur application, vous constaterez qu'il est très difficile d'administrer les tests de dépistage à bord, pour toutes les raisons dont je vous ai parlé.

**M. Atkinson:** Mettons qu'un accident se produise sur le Canal Welland près de St. Catharines. La police de St. Catharines est-elle autorisée à monter à bord ou doit-elle restée complètement en dehors?

**M. Sjoquist:** Dans le cas d'un accident comme cela, on fait généralement appel aux coroners locaux pour l'enquête. Je ne sais pas très bien comment cela se passe. À l'heure actuelle, c'est la Loi sur la marine marchande du Canada qui établit le droit de mener une enquête, et c'est la Direction des enquêtes en cas d'accidents de Transports Canada ou la Garde côtière qui effectue les enquêtes.

En vertu de cette nouvelle loi, que vous connaissez sans doute mieux que moi car je suis relativement nouveau, bien que nous ayons déjà comparu devant ce Comité pour dire combien nous sommes favorables à cette nouvelle loi, le nouveau Bureau de la sécurité des transports aura des activités complètement séparées de celles de Transports Canada et sera régi par sa propre loi et ses propres règlements. La loi est prête et on est en train d'élaborer les règlements. Ce bureau sera autorisé à faire ce dont nous parlons, du moins je propose qu'il le soit.

Quand nous parlons de Transports Canada... je ne sais pas qui devrait avoir cette autorité ni même comment il faudrait procéder. Il faut déterminer qui doit avoir l'autorité de procéder à des tests de dépistage après un accident.

**M. Atkinson:** Comme vous l'avez dit, il ne sera probablement pas possible d'arriver sur les lieux en moins de deux heures et, de toute façon, il n'y aurait pas d'accusation criminelle.



[Text]

**Mr. Sjoquist:** It is not impossible. It would depend on where the ship is. As Captain Pouliot just pointed out to me, there are helicopter situations now. Depending on the type of the ship and the weather, it is possible. Also, if it happened in the middle of the Great Lakes, it is quite conceivable an investigator could get there within a couple of hours.

What you are saying is correct. Basically, in all the waters of Canada, the Arctic and up both coasts, the likelihood of these investigators getting there within two hours if there is a big marine mishap, even the likelihood, unfortunately, in some cases, of the Canadian Coast Guard search-and-rescue vessels getting there within two hours, is a little remote.

**Mr. Kristiansen:** This is obviously a major priority in the government's agenda now, and everyone who has come before the committee to date—and I suspect the rest will too—has stated that safety is one of their main considerations in whatever business they are in. In terms of priorities within marine traffic in Canadian waters, what would you currently say is the biggest hazard or biggest safety issue? Would it be training, or inadequate training, the number of inspections carried out and whether they are appropriate, the foreign flagging of Canadian ships and the resultant issues from that, design, equipment maintenance, undermanning, or substance abuse?

**Mr. Sjoquist:** I would say of just about everything you named substance abuse is last, because there is no evidence of there being a problem. Every other thing you have named, in degrees of importance... and I would consider the knowledge and the navigational officers and whether or not compulsory pilotage is required to provide absolute expertise in Canadian waters as being number one in safety. Then down the line, of everything you said was credible, every one is a criterion. But this drug testing business to me is an absolute last.

**Mr. Kristiansen:** So if we accept that the job of government and politicians is to make choices and determine priorities, we could not have chosen a worse one?

**Mr. Sjoquist:** I agree.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** May I have your comments on a suggestion that if amendments were made to the Canadian accident investigation act to accommodate a system that would place medical doctors, identified general practitioners, strategically across the country, where because of the accessibility of that GP to a Coast Guard helicopter or some mode of transportation, no matter whether rail or marine or air... In your particular case and in the case of marine,

[Translation]

**M. Sjoquist:** Ce n'est pas impossible. Tout dépend de l'endroit où se trouve le navire. Comme le capitaine Pouliot me le fait remarquer, on utilise de plus en plus des hélicoptères. Selon le type de navire et le temps qu'il fait, cela peut être possible. Si un accident se produit au milieu des Grands Lacs, il est tout à fait concevable qu'un enquêteur puisse se rendre sur place en moins de deux heures.

Mais ce que vous dites est vrai. Si une catastrophe maritime se produit en eaux canadiennes, que ce soit dans l'Arctique ou le long de la Côte Pacifique ou Atlantique, il est très peu probable que les enquêteurs puissent se rendre sur les lieux en moins de deux heures, pas plus, d'ailleurs, et c'est malheureux, que les bateaux de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne.

**M. Kristiansen:** La sécurité est une priorité à l'ordre du jour du gouvernement et tous ceux qui ont comparu jusqu'à présent devant le Comité l'ont confirmé. D'ailleurs, je suppose que les témoins que vous entendrez à l'avenir en feront autant. La sécurité est l'une des principales considérations du gouvernement, dans tous les domaines. Pour ce qui est du trafic maritime en eaux canadiennes, quel est selon vous à l'heure actuelle le danger le plus grave ou la question de sécurité prioritaire? Diriez-vous que c'est la formation ou l'insuffisance de la formation, le nombre des inspections effectuées, à juste titre ou non, le fait que certains navires canadiens naviguent sous pavillon étranger avec les problèmes que cela pose au niveau de l'entretien et de la conception des équipements, du manque de personnel ou de la consommation excessive d'alcool ou de drogues?

**M. Sjoquist:** Parmi tous les facteurs que vous avez cités, je dirai que la consommation excessive d'alcool ou de drogues est le moins important. Nous n'avons aucune preuve qu'il existe un problème à ce niveau-là. Quant au reste, et par degré d'importance... je considère que les éléments essentiels à la sécurité sont avant tout les compétences des officiers de navigation et la nécessité, le cas échéant, de faire appel à un pilote parfaitement compétent en matière de navigation en eaux canadiennes. Tous les autres facteurs que vous avez cités sont importants, chacun constitue un critère essentiel. En ce qui me concerne, je classerai en dernier sur la liste cette histoire de tests de dépistage.

**M. Kristiansen:** En admettant que les gouvernements et les hommes politiques aient pour fonction d'exercer des choix et de déterminer des priorités, l'option choisie est la pire de toutes?

**M. Sjoquist:** Je trouve.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Pourriez-vous me dire ce que vous pensez de la suggestion suivante? Si l'on amendait la Loi canadienne relative aux enquêtes sur les accidents de façon à mettre en place un système en vertu duquel on pourrait placer des médecins généralistes dans l'ensemble du pays à des endroits stratégiques, où ils pourraient accéder à un hélicoptère de la Garde côtière ou à un autre système de transport, aérien, ferroviaire ou maritime... Dans votre cas

[Texte]

there is word of the accident, the information gets back to the central command, which finds the closest identified GP—if it is on the east coast, he would be at the tip of Newfoundland, etc.—to jump on the helicopter. What would your comments be to that type of an idea that he could actually be permitted to land or be placed upon a vessel in order to come on and carry out the necessary medical examination of, say, the pilot or the captain of the ship?

• 1240

**Mr. Sjoquist:** If you are talking post-accident, my comment is that it could be possible. There already are going to be more designated Transport doctors across Canada for the marine industry with these seafarers regulations on medicals that should be coming in in the next couple of years, which we support. It could be feasible, but only in post-accident. For any other kind of testing, the concept of flying doctors around the country and stopping ships at random to test people is absurd.

**Mr. Keyes:** No, I did not suggest that. I meant post-accident.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Thank you, Captain Sjoquist and Captain Pouliot.

The committee will resume at 3.30 p.m. in this room. We are adjourned until then.

---

## AFTERNOON SITTING

• 1530

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Committee, we anticipate some bells, so we would like to meet the groups for half-hour periods, rather than 45-minute periods as we have down here. If we can do that, and I believe staff have arranged for the witnesses to be here in the proper times for the half-hour periods, we may be able to get through this today. Otherwise we will have to go and then come back.

**Mr. Nault (Kenora—Rainy River):** Let us give it a try.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Is that agreeable with the committee?

**Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke):** We can try it out, and maybe call some of them back later on if necessary.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** We have in front of us now Mr. Alan Borovoy. He is general counsel from the Canadian Civil Liberties Association.

**Mr. Alan Borovoy (General Counsel, Canadian Civil Liberties Association):** Thank you very much. I will not waste these precious moments with background on the organization. I will begin with our presentation.

[Traduction]

particulier, dans le cas de la marine, dès qu'on entend parler d'un accident, les renseignements pertinents seraient envoyés au commandement central, qui pourrait identifier le médecin le plus proche. . . si l'accident s'est produit sur la côte Est, on pourrait peut-être trouver un médecin à l'extrémité de Terre-Neuve, qui serait susceptible de sauter dans un hélicoptère. Que pensez-vous de cette proposition? Devrait-on permettre à un médecin de monter à bord d'un navire afin qu'il puisse faire passer les examens médicaux nécessaires au pilote ou au capitaine du navire?

**M. Sjoquist:** Ce serait possible de le faire après l'accident. De toute façon, il devrait y avoir un plus grand nombre de médecins désignés par Transports Canada dans l'ensemble du pays au service de l'industrie maritime d'ici les deux prochaines années, étant donné que de nouveaux règlements en ce sens, et que nous appuyons, sont en cours d'élaboration. Cela pourrait être faisable, mais seulement après un accident. Pour tous les autres tests de dépistage, il est absurde d'imaginer des équipes de médecins volants, qui feraient passer au hasard des tests de dépistage à bord de tel ou tel bateau.

**M. Keyes:** Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je parlais des tests administrés après un accident.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Merci, Capitaine Sjoquist et Capitaine Pouliot.

Le Comité reprendra ses travaux à 15h30 dans cette salle. La séance est levée.

---

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Messieurs les membres du Comité, étant donné que nous nous attendons à ce que la cloche sonne, nous aimerions rencontrer nos témoins pendant des périodes d'une demi-heure, plutôt que de 45 minutes, ce qui était prévu au programme. Si cela est possible, et je crois que le personnel du Comité s'est entendu avec les témoins pour qu'ils soient là à l'heure, et pour des périodes d'une demi-heure, nous pourrions peut-être en terminer aujourd'hui. Sinon, il nous faudra revenir.

**M. Nault (Kenora—Rainy River):** Essayons.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Cela vous convient-il?

**M. Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke):** Nous pouvons essayer. Nous pourrions toujours en rappeler certains si cela est nécessaire.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Nous avons avec nous M. Alan Borovoy, avocat-conseil auprès de l'Association canadienne des libertés civiles.

**M. Alan Borovoy (avocat-conseil, Association canadienne des libertés civiles):** Merci beaucoup. Je ne gaspillerai pas ces précieuses minutes en vous faisant l'historique de notre organisation. Je passerai directement à notre mémoire.



[Text]

The Canadian Civil Liberties Association has only a limited interest in the government's strategy with respect to substance abuse. That interest focuses on the question of personal privacy and the possible invasions of personal privacy. In saying what I am about to say, I do not purport to have any particular expertise about the applicable technology, so it is probably a good idea that I speak, as far as I can, about the criteria and the procedures that ought to be satisfied with respect to what the government proposes to do.

The fundamental principle I would put to you is that personal privacy is so important a value in our society that it ought not to be invaded unless there is a compelling need to do so, unless those who wish to invade it—in this case the government—demonstrate that compelling need, and unless there are no less intrusive ways of invading privacy than are being proposed.

Having said that, our main interest is the government's plan to require numbers of employees in the transportation sector to share their urine with strangers. In our view, this represents a tripartite invasion of personal privacy, in the first place because urinary fluids represent an intimate component of the body, albeit one that in most cases we are trying to purge; secondly because urinalysis reveals an awful lot about a person's lifestyle, predilections, diseases and who knows what else; and thirdly because in order to ensure the integrity of a urine sample there probably has to be observation during the process, a system of what I would like to call urinary surveillance.

So when one puts all of that together, one is talking about a not insignificant invasion of personal privacy. The compelling need is alleged to be the safety of the travelling public. While I cannot claim to be an expert in the applicable technology, I think it is important to recognize that the government will have, then, several hurdles, several obstacles to address in order to implement its program.

• 1535

Now let me just deal with these obstacles. In the first place, there is the problem of false positives. We are told there is a very high rate of certainty, of accuracy, with respect to urinalysis. But we know they are not foolproof. So whatever margin we are talking about, we know that somebody is going to be falsely accused. That number becomes ever more significant as the sample of persons being tested contains an ever-smaller number of drug users. So if, for example, we are talking about random tests and universal tests of people applying for jobs where we know that the actual number of drug users is not likely to exceed much more than 5% and could very well be smaller, then we are going to have a very large proportion of the people identified as drug users falsely identified.

[Translation]

L'Association canadienne des libertés civiles n'a qu'un intérêt limité pour la stratégie du gouvernement en matière de consommation excessive d'alcool et de drogues. Cet intérêt porte sur la protection de la vie privée et les atteintes à la vie privée. Je ne prétends pas avoir une expertise particulière pour ce qui est des techniques applicables et je m'efforcerai donc, dans toute la mesure du possible, de préciser les critères à satisfaire et les procédures à suivre pour la mise en oeuvre des propositions du gouvernement.

Le principe essentiel que j'aimerais vous soumettre est le suivant: la vie privée est une valeur si importante dans notre société, qu'on ne saurait y porter atteinte en l'absence d'une nécessité contraignante. C'est-à-dire que ceux qui souhaitent porter atteinte à la vie privée—dans ce cas-ci le gouvernement—doivent prouver qu'il existe une nécessité contraignante et que les mesures envisagées représentent les moyens les moins préjudiciables à la vie privée.

Cela dit, nous nous inquiétons surtout de ce que le plan du gouvernement vise à imposer à un grand nombre d'employés du secteur des transports de confier leur urine à des étrangers. Selon nous, cela représente à trois titres une ingérence dans la vie privée. Premièrement, les fluides urinaires représentent un élément intime du corps, bien que nous nous efforçons dans la plupart des cas de nous en débarrasser; deuxièmement, les analyses d'urine révèlent énormément de choses sur le style de vie d'une personne, sur ses préférences, ses maladies et le reste. Troisièmement, de façon à garantir l'intégrité d'un échantillon d'urine, les personnes concernées seront sans doute tenues d'uriner en présence d'un observateur, système que je qualifierais de surveillance urinaire.

Si nous considérons ensemble tous ces facteurs, on ne peut plus parler d'ingérence mineure dans la vie privée. Le gouvernement prétend que la sécurité des voyageurs constitue une nécessité contraignante. Bien que n'étant pas spécialiste des techniques applicables, il est important de reconnaître que le gouvernement devra franchir plusieurs obstacles avant de pouvoir mettre en oeuvre son programme.

Permettez-moi de parler maintenant de ces obstacles. Tout d'abord, j'aimerais citer le problème des faux positifs. On prétend que les résultats des analyses d'urine présentent un degré très élevé de précision et de certitude. Cependant, nous savons que ces résultats ne sont pas toujours fiables. Quelle que soit la marge de sécurité dont il est question, nous savons qu'il y aura toujours quelqu'un qui sera accusé à tort. Étant donné que l'échantillon des personnes soumises à un test de dépistage comprend un nombre extrêmement faible de toxicomanes, le risque d'accusations erronées augmente. Supposons par exemple que l'on fasse passer des tests aléatoires et des tests universels à tous les candidats à un emploi, sachant que le nombre réel des toxicomanes n'est probablement pas supérieur à 5 p. 100 et risque même d'être bien inférieur à ce chiffre. Parmi les personnes identifiées comme toxicomanes, il y a des chances qu'une très forte proportion d'entre elles soient faussement identifiées.

## [Texte]

If I can just use some figures, if for example 100 people were being randomly tested—so there is no particular reason to believe there is a high proportion of drug users among them—5 may be actual drug users. If we have a 95% accuracy rate, then there will be 5 who will not be drug users who will be identified that way. Then, 50% of those identified as drug users will not in fact be drug users. I suggest that is a rather high proportion of people fingered, who then will face the prospects of losing or not being able to obtain employment that is very important to them and their families. That is the first obstacle.

The second obstacle is that even if we assume that a positive drug test is an accurate positive, what does it tell us? According to my reading of the literature, it says nothing more than that the drug in question has been ingested within the recent past. It does not tell us whether the user is a frequent, addicted, or occasional user or a rare user. It does not tell us whether there was intentional consumption or accidental exposure. It does not tell us whether it occurred at work or at home, on the job or at play. It does not tell us whether it produced impairment, enhancement, or nothing relevant. In short, it is an analysis that gives us some insight into the employee's lifestyle but tells us virtually nothing about whether that person is a risk to safety.

We know that the greatest number of people who go near drugs are not addicts. This means, therefore, that it is incumbent upon the government, in order to justify this program, to demonstrate that a positive test is likely to tell us something significant about impairment on the job. On the face of it, it sounds preposterous.

If for example we had some way of determining whether an employee consumed three alcoholic drinks three days ago, who would be prepared to make that a basis for excluding somebody from a job? When one looks at some of the figures and examines some of the studies, they are hardly impressive in their attempt to demonstrate a relationship between exposure to some of these drugs and impaired job performance.

● 1540

I will give you an example. A study done at a hospital in the United States rather recently tested about 180 employees, and 12% of them tested positive as they were applying for work—or maybe it was random, I just cannot recall. The interesting thing is that during the course of the study, 11 drug-negative employees were fired; no drug-positive employees were fired. Another study that was done reached the conclusion that there were a greater number of

## [Traduction]

Permettez-moi de vous citer certains chiffres. Si 100 personnes sont soumises à un test aléatoire—et il n'y a donc pas de raison particulière de croire que le pourcentage des toxicomanes soit très élevé—cinq d'entre elles sont peut-être de vrais toxicomanes. Si le taux d'exactitude des résultats obtenus est de 95 p. 100, cela signifie que 5 personnes qui ne sont pas des toxicomanes seront identifiées comme telles. Par conséquent, 50 p. 100 des personnes identifiées comme des toxicomanes n'en seront pas. Cela me semble une proportion considérable, sachant que ces personnes vont ensuite risquer de perdre ou de ne pas obtenir un emploi qui compte beaucoup pour elles et leur famille. C'est le premier obstacle.

Le deuxième obstacle est le suivant: même si nous partons de l'hypothèse que les résultats positifs d'un test de dépistage de drogues sont exacts, qu'apprenons-nous en fait? D'après les recherches que j'ai faites dans les revues spécialisées, tout ce que nous apprenons c'est que la drogue en question a été ingérée il y a peu de temps. De tels résultats ne nous disent pas si la personne en question consomme fréquemment, constamment, occasionnellement ou rarement de la drogue. Ils ne nous disent pas si la drogue a été consommée délibérément ou accidentellement. Ils ne disent pas si la drogue a été consommée au travail ou à la maison, pendant le travail ou pendant les loisirs. Ils ne nous disent pas si cela a produit une gêne, un mieux-être ou un effet nul. Bref, l'analyse d'urine nous fournit quelques indications sur le style de vie de la personne, mais ne nous dit pratiquement rien sur les risques qu'elle représente pour la sécurité.

Nous savons que la grande majorité des gens qui prennent de la drogue ne sont pas des toxicomanes. Cela signifie donc que, pour justifier son programme, le gouvernement doit démontrer qu'un test positif est susceptible de nous fournir des renseignements importants sur la gêne causée au travail par la prise de drogues. À priori, cela semble ridicule.

Si nous avons par exemple le moyen de déterminer si un employé a consommé trois boissons alcoolisées il y a trois jours, qui oserait s'appuyer là-dessus pour renvoyer un employé de son travail? Si nous nous penchons sur certains des chiffres et études disponibles, force est de constater qu'ils sont loin de prouver l'existence d'une relation entre consommation de drogues et diminution du rendement au travail.

J'aimerais vous donner un exemple. Une étude a récemment été faite aux États-Unis auprès des 180 employés d'un hôpital. Je ne me souviens plus si ces employés ont été soumis à un test aléatoire ou bien s'il s'agissait de candidats à un emploi, mais 12 p. 100 d'entre eux ont obtenu des résultats positifs. Ce qui est intéressant, c'est que dans le cadre de cette étude, 11 employés ayant obtenu des résultats négatifs à un test de dépistage de drogues ont été renvoyés,



[Text]

demotions among drug-negative than among drug-positive employees. I do not present this material to you in order to suggest for a moment that consuming drugs assists job performance. I am only presenting this material to you to throw some doubt on the proposition that exposure to drugs is any kind of a reliable indicator of impairment on the job.

Another obstacle the government would have to meet in order to justify this program is the opinion we get from the employee assistance programs; it is the suggestion that drug testing may well be incompatible with another part of the government's strategy, which is to encourage the use of facilities for treatment and counselling and things of that kind. A good number of people in that field tell us that drug tests create the kind of suspicion that is not very helpful to the success of those kinds of programs. The final obstacle I would like to mention to you that the government has to address and overcome is the suggestion that urinalysis is likely not the least intrusive method available for determining impairment on the job.

I actually did some homework for you, and I have been reading some American materials that suggest NASA in the United States has been using various tests of their astronauts and pilots, and there are suggestions that they have these things for drivers as well, to test eye-hand co-ordination, ways of determining whether a person is on the ball, whether he may be impaired. Now, tests of that kind are much more accurate because they focus on the relevant question of impairment and they are much less intrusive of privacy.

When you put all of that together, I suggest that, at best, what the government has at the moment to justify what it wants to do is incompatible with our notions of public policy, and, at worst, it may well be unconstitutional. There is, I think, a persuasive argument to be made that what the government is presenting so far cannot pass the Charter test against unreasonable search and seizure, and perhaps also section 7 of the Charter.

There is a funny kind of mystification about this sort of technology in our society. There is an almost irresistible urge among a lot of people that if the technology can somehow be used to tell us something, we should use it, no matter how irrelevant and how intrusive it might be to the task at hand.

• 1545

Something that helped to put a lot of this in perspective for me a couple of years ago was a headline I saw in the *Windsor Star* relating to a lot of this. It read "bottled urine selling like hot cakes". I finally had some feel of what the late Harry Golden meant when he wrote *Only in America*.

[Translation]

alors qu'aucun de ceux qui avaient obtenu des résultats positifs ne l'ont été. Une autre étude réalisée sur ce sujet est arrivée à la conclusion qu'il y avait beaucoup plus de rétrogradation chez les employés obtenant des résultats négatifs à un test de dépistage de drogues que chez ceux ayant obtenu des résultats positifs. Si je vous fais part de ces conclusions, ce n'est pas pour vous prouver que la consommation de drogues favorise le rendement au travail. Je voudrais simplement jeter un certain doute sur la théorie selon laquelle le fait de prendre de la drogue représente un indicateur fiable d'une diminution du rendement au travail.

Pour justifier son programme, le gouvernement devra franchir un autre obstacle: les responsables des programmes d'aide aux employés considèrent que le dépistage de drogues peut s'avérer incompatible avec une autre partie de la stratégie du gouvernement, laquelle vise à encourager l'utilisation de centres de traitement et de services de counselling. De nombreux responsables de ce domaine nous ont confié que les tests de dépistage de drogues créent un climat de suspicion loin de contribuer au succès de tels programmes d'aide aux employés. Le dernier obstacle que le gouvernement devra surmonter est le suivant: il semble que les analyses d'urine ne soient pas la méthode la moins préjudiciable à la vie privée qui soit pour établir une diminution de rendement professionnel.

J'ai fait certaines recherches pour vous et j'ai en particulier lu certains documents venant des États-Unis. Apparemment, la NASA aurait soumis ses astronautes et ses pilotes à différents tests aux États-Unis et il semble que ces tests existent également pour les automobilistes, afin de tester la coordination oeil-main, un état d'ébriété ou de gêne. À l'heure actuelle, les tests de ce genre sont beaucoup plus précis dans la mesure où ils se concentrent sur la question pertinente à savoir la diminution des facultés, et ils sont beaucoup moins préjudiciables à la vie privée.

Si l'on considère l'ensemble de ces facteurs, j'estime que dans le meilleur des cas ce que le gouvernement propose pour justifier ce qu'il veut faire est incompatible avec les principes des politiques publiques de notre pays et, dans le pire des cas, ce qu'il propose est peut-être anticonstitutionnel. Je crois que l'on pourrait avancer des arguments convaincants prouvant que la proposition du gouvernement ne satisfera pas aux critères établis par la Charte relativement aux fouilles et aux saisies à justifier, ni peut-être même à l'article 7 de la Charte.

Les techniques de tests donnent lieu dans notre société à une mystification assez amusante. Beaucoup de gens ont irrésistiblement tendance à penser que si une technique peut nous apprendre quelque chose, alors il faut l'utiliser, même si elle n'a aucune pertinence par rapport aux tâches à accomplir et même si son utilisation est préjudiciable à la vie privée.

C'est un gros titre que j'ai lu il y a deux ans dans le *Windsor Star* qui m'a aidé à replacer tout cela dans la bonne perspective. L'article en question s'intitulait «L'urine en bouteille se vend comme des petits pains». J'ai fini par comprendre ce que voulait dire le regretté Harry Golden dans «*Only in America*».

[Texte]

There have been suggestions that a lot of this is attributable to pressures from the United States. In response, all I can say to that is that even though Ronald Reagan and George Bush have been the acknowledged leaders of the free world does not mean we have to follow them in a stampede to the urinals.

I would submit that the government has to come up with a lot more than it has in order to justify the extraction of urine from the bodies of Canadian workers. All of this is, as always, Mr. Chairman, respectfully submitted.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Thank you, Mr. Borovoy.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I am always riveted in my seat when Mr. Borovoy makes his presentations, thoughtfully and very cerebrally.

Mr. Borovoy, can personal privacy, in your opinion, ever take a back seat to what may be considered a compelling need to determine whether a post-accident investigation should include a substance abuse test of some kind?

**Mr. Borovoy:** If you put it in that abstract way, the answer is yes. Personal privacy can take a back seat at some times to another compelling need. The answer to that in the abstract is yes. The question is whether the circumstances contemplated represent one of those circumstances.

**Mr. Keyes:** You threw me off on the last line. I was fine right up until the last line. Would you clarify that for me?

**Mr. Borovoy:** Sure. If we are talking, as I was, principally about urinalysis, the question is what is it going to tell you? If principally what it tells you is an awful lot about lifestyle and almost nothing about impairment, then I say why use it? Is there not some other way you can make the determination you are seeking to determine?

So while I agree in the abstract that there may well be occasions when considerations of public safety might have to override considerations of personal privacy, I query whether what we are talking about is a fit candidate for that exception.

**Mr. Kristiansen:** Mr. Borovoy, I presume you are aware that this is almost a carbon copy of the legislative and regulatory regime adopted in the United States and that they have extended their deadline for what appears to be an attempt to give Canada a chance to catch up so they do not forbid our trains, planes, or ships from entering their space. There are some exceptions to that in the other direction. In fact, they would even control what happens in Canadian waters on American ships with Canadian pilots.

I know there is a great deal of controversy in the United States about the infringement those regulations and that legislation places on civil rights. Are you aware at all of what level they have reached in terms of court appeals? Does it yet appear likely that the courts will sustain the legislation in the United States, or is that still up in the air?

[Traduction]

D'après certains, une bonne partie de tout cela est attribuable aux pressions exercées par les États-Unis. Je leur répondrai tout simplement que ce n'est pas parce que Ronald Reagan et George Bush ont été les leaders incontestés du monde libre que nous sommes obligés de nous précipiter derrière eux dans les urinoirs.

J'estime que le gouvernement doit avancer des arguments beaucoup plus convaincants qu'il ne l'a fait pour justifier que l'on soumette les travailleurs canadiens à des analyses d'urine. Comme toujours, monsieur le président, c'est avec le plus grand respect que je vous soumetts tout cela.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Merci, monsieur Borovoy.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Je suis toujours rivé à mon fauteuil lorsque M. Borovoy fait une présentation, avec son intelligence et sa profondeur habituelle.

Monsieur Borovoy, à votre avis, y a-t-il des cas où la vie privée doit passer au deuxième plan par rapport à la nécessité contraignante, afin de déterminer si, dans le cadre d'une enquête réalisée après un accident, il faut prévoir un test de dépistage quelconque?

**M. Borovoy:** Quand on formule les choses aussi abstraitement que vous le faites, la réponse est oui. La vie privée peut parfois passer au deuxième plan, lorsqu'il existe une autre nécessité contraignante. Dans l'abstrait, la réponse est oui. La question est de savoir si les circonstances envisagées le justifient.

**M. Keyes:** Je n'ai pas très bien saisi vos derniers mots. Je vous ai suivi jusque là, mais j'aimerais que vous précisiez ce que vous avez dit en dernier.

**M. Borovoy:** D'accord. Pour ce qui est des analyses d'urine, la question est de savoir ce que de telles analyses vont nous apprendre? Si de telles analyses ne vous renseignent que sur le style de vie d'un individu et presque pas du tout sur la diminution de ses facultés, pourquoi les utiliser? N'avez-vous pas d'autres moyens de déterminer ce que vous cherchez à déterminer?

Si, en théorie, je suis d'accord pour dire qu'il existe des circonstances où la sécurité publique doit l'emporter sur la vie privée, je me demande si les circonstances dont nous parlons exigent qu'il en soit ainsi.

**M. Kristiansen:** Monsieur Borovoy, je suppose que vous savez que cette loi est pratiquement une copie conforme de celle qui a été adoptée aux États-Unis. Vous n'ignorez pas non plus que les États-Unis ont prolongé les délais prévus par leur loi, afin, semble-t-il, de donner au Canada la chance d'élaborer sa propre loi, afin que l'espace américain ne soit pas interdit aux trains, avions ou navires canadiens. Par contre, il existe également des exceptions dans l'autre sens. En effet, il semblerait que les Américains veuillent même contrôler ce qui se passe dans les eaux canadiennes, à bord de navires américains où on fait appel à des pilotes canadiens.

Je sais qu'aux États-Unis l'atteinte aux droits civils que représentent ces règlements et cette loi fait l'objet d'une controverse très animée. Savez-vous où en sont les appels interjetés devant cour? A-t-on l'impression que les cours vont donner raison à la loi aux États-Unis ou bien la situation n'est-elle toujours pas réglée?



[Text]

**Mr. Borovoy:** I cannot claim a detailed knowledge of the cases. There have been numbers of cases that have suggested, as I am, that they are unconstitutional. There was a U.S. Supreme Court decision that went the other way. But there is some suggestion in the literature that I have been reading—I have not, I must confess, waded through the judgment, but I have read highlights of it—that the scope of that decision may truly be quite narrow. As a result, if you are talking about using your analysis primarily as a way of deterring or disciplining an employee, and if you are talking about it on a random basis or something of that kind, you may well still have constitutional hurdles to meet, even in the United States, because the Supreme Court judgment was on a rather narrow set of circumstances.

• 1550

**Mr. Kristiansen:** When one of the main driving forces behind this task force report seems to be our need to protect our own industrial and commercial purposes, to tie our regulations in, it is an awful lot to go through, with a lot of threats to privacy, in order to tie in with a set of laws that may be overturned within the upcoming months and upcoming years—

**Mr. Borovoy:** And of course remember that this is ultimately going to be tested in our courts, not in theirs. I think it is safe to say that it is on the basis of what the government has produced so far. There may be things I do not know, but on the basis of what it has produced so far there is a very strong argument that it would be unconstitutional here.

**Mr. Kristiansen:** We have had witnesses appear before us today who requested specifically that the government ought to refer the question of random testing, for instance, to the courts before we actually proceed to pass anything into law. I would assume that you would probably support it, at least on the matter of random testing if not in a further case. Would that be correct?

**Mr. Borovoy:** There is quite an impressive argument for that, but of course I would take the position that they ought not to be doing it at all. There simply is no justification for it.

**Mr. Kristiansen:** I think the rest of the testimony, as I gather, is pretty straightforward and understandable. I do not know what else I could ask.

**Mr. Borovoy:** Sure, if not a little graphic in spots.

**Mr. Nault:** I would like to talk about one of the areas you mentioned—namely, the alleged need. That is tied into a public policy if we are to go in this direction; it is also tied, as you mentioned, to lifestyle. These are all tied in together.

One of the things I am interested in is that if there is no alleged need, if our lifestyle is—and we can say this in all honesty—different from the Americans who are supposedly pushing to have what they consider to be a war on drugs, I do not suggest that our problem is nearly as severe. We do have similarities, but I do not think our problem is nearly as severe.

[Translation]

**M. Borovoy:** Je ne prétends pas connaître ces cas en détail. Dans plusieurs affaires, on a laissé entendre, ce que je crois d'ailleurs, que de tels lois et règlements étaient anticonstitutionnels. Par contre, une décision de la Cour suprême des États-Unis a affirmé le contraire. Mais il y a certains articles que j'ai lus—car je n'ai pas parcouru, je dois le confesser le jugement en lui-même bien que j'aie lu des passages—qui indiquent que cette décision a peut-être une portée très étroite. Si vous parlez d'utiliser ce genre d'analyse dans un but essentiellement dissuasif ou disciplinaire à l'égard d'un employé, et si vous envisagez d'effectuer ce genre d'analyse au hasard, vous risquez, avec cette décision, de devoir contourner des obstacles constitutionnels, même aux États-Unis, parce que le jugement de la Cour suprême porte sur des circonstances assez particulières.

**M. Kristiansen:** Bien que l'on sait que l'un des aspects essentiels du rapport de ce Groupe de travail traite de la nécessité de protéger nos objectifs industriels et commerciaux, d'y adapter nos règlements, il me paraît difficile de penser, avec toutes ces menaces à la vie privée, qu'il faudra relier tout ceci à des lois qui risquent d'être déclarées invalides dans les mois ou les années qui viennent. . .

**M. Borovoy:** Et il ne faut pas oublier que ce sont nos tribunaux et non les leurs qui seront éventuellement appelés à se prononcer sur ces questions. Je pense qu'il est tout de même possible de dire que nous nous basons sur les initiatives qu'a prises le gouvernement jusqu'ici. Il se peut qu'il y ait des choses que je ne connaisse pas, mais d'après ce qui a été publié, il existe des arguments assez forts d'après lesquels cela serait anticonstitutionnels ici.

**M. Kristiansen:** Certains témoins qui ont comparu devant nous aujourd'hui ont demandé que le gouvernement renvoie la question du dépistage aléatoire devant les tribunaux, avant que nous n'adoptions une loi à ce sujet. Il me semble que vous êtes certainement en faveur d'un tel processus, au moins pour ce qui est des dépistages au hasard, sinon dans un autre cas. Est-ce bien exact?

**M. Borovoy:** Cela me paraît logique, mais je pense que le gouvernement n'avait même pas envisagé des choses de ce genre. Cela n'est vraiment pas justifié.

**M. Kristiansen:** Je pense que le reste de votre exposé est relativement simple et compréhensible. Je ne sais pas ce que je pourrais vous demander d'autre.

**M. Borovoy:** C'est vrai, il est même peut-être des fois un peu trop cru.

**M. Nault:** J'aimerais parler d'un des aspects que vous avez abordés, à savoir le prétendu besoin. Cela est relié à une politique qui va en ce sens, cela est également relié, comme vous l'avez mentionné, à un style de vie. Tous ces aspects sont reliés.

Si ce prétendu besoin n'existe pas, si notre style de vie est—et je pense que nous pourrions le dire très honnêtement—différent de celui des Américains qui voudraient que tout le monde déclare la guerre aux drogues, il faut en conclure que notre problème est loin d'être aussi grave que le leur. Il y a des ressemblances, mais je ne pense pas que notre problème soit aussi grave.

## [Texte]

If there is no apparent need, and even the information we get from our own minister states that safety is pretty well in place now in these industries, and it is proven that things are working quite well, why are we in this process of trying to put these types of employees in these sensitive industries in a state of fear for all time, as you so graphically put it? I am interested in trying to find out from you if that is not acceptable, the mandatory testing, the types of areas that we are trying, the strategy that the government is trying to implement, what other means is there?

You did not really come out and tell us the other means of going towards making our industry even safer than it already is. There is always room for improvement.

I know you briefly mentioned the employee assistance program. Do you think the EAP program, with changes if it is not perfect—and nothing is—would suffice insofar as making the lifestyle changes, the public policy changes, to make our industry as it relates to transportation even safer than it already is?

**Mr. Borovoy:** I think we have to be careful that we articulate clearly what the goal is at any given time. If you are talking about discouraging drugs in society, that is one thing, and that is a perfectly legitimate goal, to try to discourage drugs.

• 1555

I was careful enough at the outset, I hope, to register my disclaimers, that I cannot claim to be an expert on the relevant technology nor on the use of drugs. Only as it bears on privacy did I attempt to spell that out. For example, if one looks at drug use as a problem quite apart—I do not know if this is within your mandate—from transportation, it is very interesting that in the United States you have had such a significant decline in cigarette smoking over the past given number of years. That was done without making anything unlawful, without penalizing anybody for smoking. It came about through a pretty significant program of public education. In fact, there is some suggestion that in the United States itself drug use peaked in 1979 and has been in steady decline ever since. I am not suggesting that they do not have a serious problem. I am suggesting that it began to decline before they started this drug testing fad, may I call it.

On the other hand, if the primary concern within these four walls is safety, I cannot claim here to be an expert on safety, but I did mention during the course of my opening remarks some awareness of other testing mechanisms that are being used that focus narrowly on impairment, as urinalysis does not, and that does not have the capacity to probe whole lifestyles as urinalysis does.

I would suggest, for example, that one might want to take a look at some of those things. As I say, that was not part of my approach to you because that really is not within the four corners of the Canadian Civil Liberties Association mandate either, but I would be very interested in picking up some of those things.

## [Traduction]

S'il n'y a pas de besoin apparent, et même les renseignements de notre propre ministère indiquent que la sécurité est assez bien garantie dans cette industrie, et s'il est prouvé que ces mécanismes fonctionnent bien, pourquoi sommes-nous donc en train de classer ce genre d'employés qui font partie de ces industries dans des situations d'inquiétude et de peur comme vous l'avez si bien dit? J'aimerais que vous me disiez par quoi on pourrait remplacer ce dépistage obligatoire, le genre de questions que nous examinons, la stratégie qu'envisage d'adopter le gouvernement?

Vous ne nous avez pas vraiment parlé des autres façons d'améliorer encore la sécurité de notre industrie. Car il est toujours possible de l'améliorer.

Je sais que vous avez mentionné rapidement le programme d'aide aux employés. Pensez-vous que le programme PAE améliorerait ces besoins—et cela est toujours possible—pourrait suffire à entraîner une modification de notre style de vie, des politiques, et une amélioration de la sécurité dans notre industrie des transports?

**M. Borovoy:** Je pense qu'il faut être très prudent lorsqu'il s'agit de préciser les objectifs que l'on poursuit à un moment donné. Si l'on parle de lutter contre la consommation des drogues dans la société, c'est autre chose, et c'est un objectif parfaitement légitime que de vouloir réduire la consommation des drogues.

J'ai pris soin, je l'espère du moins, de faire connaître dès le départ mes limites; je ne prétends pas être un spécialiste de la technologie en cause ni de l'usage des drogues. Ce n'est que dans la mesure où ces questions intéressent la vie privée que je crois pouvoir intervenir. Par exemple, si on examine le problème de l'usage des drogues, en tant que problème distinct—je ne sais pas si cela fait partie de vos attributions—du transport, il est très intéressant de noter qu'aux États-Unis la consommation du tabac a beaucoup baissé ces dernières années. Ce résultat a été obtenu sans qu'on ait incriminé une substance en particulier, sans qu'on ait puni les personnes qui fumaient. Cela s'est produit grâce à un programme très important d'éducation publique. En fait, certains éléments indiquent qu'aux États-Unis, la consommation des drogues a atteint un sommet en 1979 et qu'elle a constamment diminué depuis lors. Je ne dis pas que leur problème n'est pas grave. Je voudrais simplement indiquer qu'il est possible que cette diminution ait commencé avant que l'on ne parle de ce dépistage des drogues, si je peux l'appeler ainsi.

Par contre, si la priorité ici est la sécurité, je ne peux prétendre être un expert en sécurité, mais j'ai mentionné au cours de mes premières remarques que je connaissais d'autres mécanismes de dépistage que l'on peut utiliser pour déterminer les capacités, ce que ne peuvent faire les analyses d'urine, et qui n'ont pas pour effet de tester le style de vie en général, comme le fait l'analyse d'urine.

C'est pourquoi je pense qu'il serait bon d'examiner ce genre de tests. Comme je le dis, cela ne fait pas directement partie de mon exposé parce que cela ne relève pas exactement de la mission de l'Association canadienne des libertés civiles, mais il serait néanmoins intéressant d'approfondir ces tactiques.



[Text]

Some of the employee assistance programs are claiming successes in a number of areas, and what I gather is that the experts in that area, at least a good number of recognized ones, are warning against drug testing for the sake of the effectiveness of those programs.

If I disappoint in the sense that I cannot set out the details of an alternative program for you, I hope there is at least enough here to make you wonder good and hard about the validity of the government's strategy, at least on this part.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** We have about two minutes left. I am sorry, Ken. So you are on.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** You have pretty well answered it, Mr. Borovoy. Your argument, as I distill it down, is that this is an indicator of lifestyle, not an indicator of actual impairment, such as we can do for a breathalyzer where we determine that .08 is the limit.

You acknowledge that you are not an expert, but you are saying that if there are technologies where somebody is going to get behind the controls of a plane and we can establish that they are impaired and analyze it to the RIDE program, random stopping of drivers—

**Mr. Borovoy:** I am sorry to interrupt you, but a friend of mine in the American Civil Liberties Union, whom I consulted about some of this, said it would be more useful if they had some of these guys play Pacman before they got behind the wheel. That would tell them a lot more than urinalysis does.

**Mr. Atkinson:** I think that is what you were getting at.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Thank you very much, Mr. Borovoy. We appreciate your time. I am sorry about our time constraints, but we have some difficulties.

**Mr. Borovoy:** A little bit of wisdom maybe goes a long way.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** We appreciate it. Thank you very much.

Our next witnesses are from the IAM, International Association of Machinists. I understand we have Valéri Bourgeois and Louis Erlichman. Valéri is the general vice-president and I understand Louis Erlichman is the Canadian research director. Could you identify yourself, please, for us? Welcome.

• 1600

**Mr. Valéri Bourgeois (General Vice-President, International Association of Machinists and Aerospace Workers):** I am Val Bourgeois. With me is my research director for Canada, Louis Erlichman.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** We have imposed a time restraint on ourself, which is a half an hour for the presentation and also for questions and answers.

**Mr. Bourgeois:** After the act I have just followed I am going to have a hard time.

[Translation]

Les programmes d'aide aux employés auraient enregistré des réussites dans un certain nombre de domaines, mais je crois que les spécialistes de ce domaine—au moins une partie des spécialistes bien connus se sont prononcés contre le recours au dépistage des drogues pour améliorer l'efficacité de ces programmes.

Je vous déçois peut-être dans le sens que je ne peux préciser davantage ce que pourrait être un programme de rechange, mais j'espère qu'il y a dans mes remarques suffisamment d'éléments pour que vous soyez motivés à examiner de façon détaillée le bien-fondé de la stratégie adoptée par le gouvernement, sur ce point du moins.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Il nous reste à peu près deux minutes. Je suis désolé, Ken. C'est à vous.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Pour l'essentiel, vous avez répondu à cette question, monsieur Borovoy. Votre argument, si je peux le résumer, est qu'il s'agit là d'un indicateur de style de vie et non des capacités de la personne testée, tout comme nous pouvons le faire avec l'ivressomètre lorsque nous fixons la limite à 0,08.

Vous reconnaissez que vous n'êtes pas un spécialiste dans ce domaine, mais vous dites que s'il existe des techniques qui permettent de tester les capacités de la personne qui s'apprête à prendre les commandes d'un avion et si on peut faire la comparaison avec le programme RIDE,—

**M. Borovoy:** Je suis désolé de vous interrompre, mais un de mes amis de l'«American Civil Liberties Union» à qui j'ai parlé de cette question m'a déclaré qu'il serait plus utile que ces personnes jouent à Pacman avant de se mettre aux commandes. Cela en dirait plus qu'une analyse d'urine.

**M. Atkinson:** Je pense que c'est bien dans le sens de vos remarques.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Je vous remercie beaucoup, monsieur Borovoy. Je suis heureux que vous ayez pu venir. Je suis désolé des limites de temps, mais nous avons rencontré certains problèmes.

**M. Borovoy:** Petit train va loin.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Nous le savons. Je vous remercie beaucoup.

Nos prochains témoins sont des représentants de l'AIM, Association internationale des machinistes. Je pense qu'il s'agit de Valéri Bourgeois et de Louis Erlichman. Valéri est vice-président général et Louis Erlichman est directeur de la recherche au Canada. Veuillez vous présenter, messieurs. Je vous souhaite la bienvenue.

**M. Valéri Bourgeois (vice-président général, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale):** Je m'appelle Val Bourgeois et je suis accompagné du directeur de la recherche pour le Canada, M. Louis Erlichman.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Nous devons respecter notre horaire qui prévoit 30 minutes pour la présentation de votre exposé et les questions et réponses.

**M. Bourgeois:** Il me sera difficile de faire aussi bien que le témoin précédent.

## [Texte]

The International Association of Machinists and Aerospace Workers represents over 20,000 workers in the Canadian transportation industry who will be directly affected by the government's proposed strategy on substance use. We are the largest union representing workers in Canadian air transport, including mechanics, baggage handlers and a variety of other skills. We also represent the machinists in Canadian railway shops.

We are therefore pleased to have the opportunity to present our views to this committee on Transport Canada's proposals. We hope that our views will get a more honest hearing here than our previous presentations on this subject to Transport Canada.

While it was preparing these proposals last year, Transport Canada went through an elaborate series of consultation meetings, culminating in an expensive survey evidently to disguise the policy direction they had already decided on. The results of the study are largely useless, as we predicted to Transport Canada. Their policy proposals have no discernible relation to any of the work done.

The minister admits that no drug problem threatening transportation safety has been discovered. The program Transport Canada is proposing has nothing to do with safety. It is pure hypocrisy for Transport Canada to claim that this program has anything to do with safety.

If Transport Canada were serious about improving transportation safety, it would have spent the money it spent on a useless substance abuse survey—\$1 million at least, we are told—surveying workers on safety. It might have found out about the real safety problems in Canadian transport. If Transport Canada were serious about improving transportation safety, it would not be allowing air carriers to cut back on maintenance inspections.

But Transport Canada is not serious about improving transportation safety. Rather than doing something real about improving safety, which might disturb carriers and cost them significant amounts of money, Transport Canada attacks substance abuse, which is probably politically sexy, but has had no impact on safety in the industry.

More specifically, Transport Canada is jumping on the U.S. war on drugs bandwagon, shamelessly trying to show off to the U.S. transportation department that we can have a program every bit as stupid as theirs. Even parts of the U.S. mandatory testing system have been rejected by the courts. Was the free trade deal not suppose to get rid of non-tariff barriers like drug testing requirements?

## [Traduction]

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale représente plus de 20,000 travailleurs et travailleuses de l'industrie canadienne des transports, qui seront directement touchés par la stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues, proposée par le gouvernement. Nous sommes le plus grand syndicat représentant le personnel du secteur des transports aériens au Canada, y compris les mécaniciens, les bagagistes et toute une variété d'autres spécialistes. Nous représentons en outre les machinistes aux ateliers ferroviaires canadiens.

C'est dire que nous sommes heureux d'avoir l'occasion de présenter, à ce Comité, notre point de vue sur les propositions de Transports Canada. Nous espérons que nos opinions sur cette question auront une réception plus honnête ici que celle que Transports Canada avait réservée à nos présentations antérieures.

Pendant qu'il préparait ses propositions, l'année dernière, le ministère des Transports entreprit une série compliquée de rencontres de consultation qui s'est terminée par une coûteuse enquête, tout ceci manifestement dans le but de déguiser les décisions qu'il avait déjà prises auparavant. Comme nous l'avions prédit au ministère, une grande partie des résultats de l'étude ne sont d'aucune utilité. Quant à la stratégie proposée, elle n'a pas de rapport perceptible avec aucun des résultats atteints.

Le ministère admet qu'aucun problème de drogues n'a été découvert qui menacerait la sécurité dans les transports. Le programme proposé par Transports Canada n'a d'ailleurs rien de commun avec la sécurité. Il est hypocrite de la part du ministère de prétendre autre chose.

Si Transports Canada avait vraiment voulu rehausser la sécurité dans les transports, il se serait servi de l'argent dépensé pour son inutile enquête sur la consommation d'alcool et de drogues, au moins 1 million de dollars, pour mener une enquête sur la sécurité directement parmi le personnel. Il aurait ainsi probablement pu découvrir les vrais problèmes de sécurité dans le secteur des transports. Si Transports Canada voulait vraiment rehausser la sécurité dans les transports, il ne permettrait pas aux transporteurs de réduire les inspections d'entretien.

Mais Transports Canada ne tient pas vraiment à rehausser la sécurité dans les transports. Plutôt que d'entreprendre quelque chose de concret pour rehausser la sécurité, ce qui pourrait déranger les transporteurs et leur coûter pas mal d'argent, Transports Canada s'attaque à l'abus de l'alcool et des drogues, ce qui a probablement des attrait politiques mais n'a pas eu d'impact sur la sécurité au sein de l'industrie.

Plus précisément, le ministère suit l'engouement des États-Unis pour la guerre aux drogues et essaie de se vanter sans vergogne auprès du département américain des Transports d'être capable d'avoir un programme tout aussi stupide que le leur. Le fait est que certaines portions du système américain de dépistage obligatoire ont déjà été rejetées par les tribunaux. L'Accord de libre-échange ne devait-il pas supprimer les barrières non douanières telles que les prescriptions de dépistage des drogues?



*[Text]*

Before explaining in detail why drug testing, the core of Transport Canada's strategy, is wasteful and destructive, we would like to comment briefly on the rest of the strategy. Our comments are brief because there is very little concrete in the strategy before testing.

First, the government intends to arbitrarily define safety sensitive positions. Included are drivers of vehicles and people involved in maintenance, as well as security personnel. We see no particular logic in this. Why is an aircraft mechanic working in an overhaul shop more safety sensitive than an auto mechanic or someone working in an auto parts plant?

The list of people who through errors could have safety problems is virtually endless. What about someone repairing gas meters? What about somebody doing road repairs, who could strike a gas or power line? What about people who make and enforce safety regulations, starting with the minister and deputy minister of transport? What about MPs? Surely they are at least potentially dangerous.

**Mr. Keyes:** There is a lot of substance abuse there.

**Mr. Bourgeois:** The point is that the so-called logic behind these proposals can be extended to anyone. They are not something that will only happen someone else; they are aimed at everyone.

The strategy calls for stronger regulations prohibiting substance use. It is hard to comment without seeing the regulations, but the discussion of the acceptable use of legal, prescription and over-the-counter drugs is difficult to understand.

• 1605

It is suggested that such use is to be allowed if it causes no impairment and if the employer has been notified. Does this mean that a truck driver who takes an aspirin or caffeine on the road will be breaking the law if he does not phone in to his supervisor?

Furthermore, how will these regulations relate to drug tests, which the minister admits provide no indication of impairment or time of use? The testers cannot tell us whether someone used drugs in the eight hours prior to coming to work.

It is hard to argue against education and employee assistance programs, which are put forward as part of the strategy. We believe education and employee assistance programs must be the core of any program to deal with alcohol and drug problems. We would feel better if there were a commitment to provide sufficient resources to do the job that has to be done. Our concern is that drug testing will absorb all the resources allocated to this strategy by Transport Canada and employers and improved educational and employee assistance programs will be left behind.

*[Translation]*

Avant d'expliquer en détail pourquoi le dépistage des drogues, qui forme le noyau de la stratégie de Transports Canada, n'est autre chose qu'un gaspillage destructif, nous aimerions faire quelques commentaires sur le reste de la stratégie. Ils seront brefs, car, à part le dépistage, la stratégie ne comporte pas grand-chose de concret.

Pour commencer, le gouvernement se propose de définir les postes reliés à la sécurité de façon arbitraire. Il y inclut les conducteurs de véhicules, les gens s'occupant de l'entretien et le personnel de sécurité. Nous n'y voyons rien de particulièrement logique. Pourquoi un mécanicien d'aéronefs, travaillant dans un atelier de remise en état, serait-il plus essentiel à la sécurité qu'un mécanicien d'automobiles ou quelqu'un travaillant dans une usine de pièces d'autos?

La liste de gens qui pourraient causer des problèmes de sécurité par suite d'erreurs est pratiquement infinie. Qu'en est-il de ceux qui réparent les compteurs de gaz? Ou de ceux qui, en entretenant les routes, risquent de frapper une conduite de gaz ou une ligne électrique? Qu'en est-il de ceux qui décrètent les règlements sur la sécurité, en commençant par le ministre ou le ministre adjoint de Transports Canada? Qu'en est-il des députés? Ils sont sûrement des gens pour le moins potentiellement dangereux!

**M. Keyes:** La consommation y est forte.

**M. Bourgeois:** En bref, la soi-disant logique de ces propositions pourrait s'étendre à n'importe qui. Elles ne s'appliquent pas à quelque chose qui pourrait seulement arriver à quelqu'un d'autre; elles s'attaquent à tout le monde.

La stratégie propose des règlements plus rigoureux, interdisant l'abus de l'alcool ou des drogues. Il est difficile de commenter sur ces règlements sans les avoir vus, mais la discussion sur la consommation de médicaments légaux, tant d'ordonnance qu'en vente libre, est difficile à comprendre.

On nous dit qu'on peut prendre un tel médicament s'il n'affaiblit pas les facultés et si l'employeur en a été averti. Cela veut-il dire qu'un chauffeur de camion qui prend une aspirine ou de la caféine en cours de route enfreint la loi s'il ne téléphone pas d'abord à son superviseur?

De plus, comment ces règlements se rattacheront-ils aux tests de dépistage des drogues qui, de l'aveu du ministre lui-même, ne fournissent aucune indication de l'affaiblissement des facultés ni du moment de l'absorption? Les tests sont incapables de nous indiquer si quelqu'un a pris des médicaments ou des drogues pendant les huit heures précédant son arrivée au travail.

Il est difficile de s'opposer aux programmes d'éducation et d'aide aux employés, proposés dans la stratégie. Nous sommes convaincus que l'éducation et ces programmes doivent former le noyau de tout programme traitant des problèmes causés par l'alcool ou les drogues. Nous préférierions cependant si la stratégie comportait un engagement de fournir les ressources nécessaires au travail qui reste à faire. Ce qui nous préoccupe, c'est que le dépistage accapare toutes les ressources allouées à la stratégie par Transports Canada et les employeurs, et que les programmes d'éducation et d'aide aux employés sont oubliés.

## [Texte]

If education and employee assistance programs are to be effective, it is essential that unions be centrally involved. With respect to employee assistance programs in particular, the nature of the programs is crucial. Union selection and training of counsellors, guarantees of confidentiality, the removal of such programs from company discipline, and the ability to refer to professionally qualified agencies are all crucial to effective employee assistance programs.

Without these elements, employee assistance programs will become either token efforts to fulfil the requirements of the law without real employer commitment or an excuse for heavy-handed discipline in the guise of employee assistance.

Finally, the strategy calls for random alcohol and drug testing, plus pre-employment, post-accident, periodic, and for cause testing. Drug testing is supposed to have both an identification and a deterrent function. We believe that drug testing is wasteful and ineffective. The resources used would be much better spent on other areas of safety enhancement.

The threat of tests has no significant deterrent impact on addicts. They lead only to the development of avoidance for cheating techniques. As the minister has admitted, unlike alcohol tests, drug testers cannot measure impairment or even time of contact. At best they detect only the presence of a substance in a person's urine. Thus, the notion that drug testing will indicate whether job performance has been affected or safety has been compromised is totally erroneous.

To test everyone after an accident and discover that someone has a trace of a particular drug in his or her system tells you nothing about the cause of the accident, not even whether the particular person was impaired or job performance was affected. It would, however, make the positive testee a convenient scapegoat.

Drug tests are unreliable. Poppy seeds or over-the-counter drugs can lead to false positive results. There is evidence in the U.S. of error rates in testing laboratories of 30% to 40% and more. Particularly if Canadian legislation mandates large-scale testing, we will be seeing a lot of unregulated laboratories springing up to do drug test analysis. Samples can be mislabelled. Results can be misread.

Before you dismiss this as a minor problem, we suggest you look ahead to the time when MPs are drug tested. What will happen to the political future of an MP who gets a false positive result even if he is subsequently found to be clean?

## [Traduction]

L'efficacité des programmes d'éducation et d'aide aux employés exige un rôle central de la part des syndicats. Dans le cas précis des programmes d'aide en particulier, la nature du programme est d'une importance capitale. Pour être vraiment efficaces, il est essentiel que les programmes d'aide reposent sur le choix et la formation des conseillers par les syndicats, sur leur caractère confidentiel, sur la protection de tels programmes contre des mesures disciplinaires de la part de l'employeur et sur la capacité de diriger les gens vers des institutions possédant les qualifications professionnelles nécessaires pour les aider.

Sans ces éléments, les programmes d'aide deviendront soit des efforts purement symboliques destinés à satisfaire les exigences de la loi, sans engagement réel de la part des employeurs, soit une excuse pour des mesures disciplinaires oppressives, prises sous le masque d'aide aux employés.

Finalement, la stratégie prévoit des tests de dépistage d'alcool et de drogues, entrepris au hasard, ainsi que des tests périodiques au travail, des tests comme condition d'embauche, des tests après un accident et des tests pour des raisons valables. Le dépistage doit avoir à la fois des fonctions de détection et de prévention. Nous considérons que le dépistage est une pure perte et inefficace. Les ressources disponibles serviraient bien mieux dans d'autres champs de rehaussement de la sécurité.

La menace de tests n'a pas d'effet significatif de prévention sur les toxicomanes ou alcooliques. Elle encourage seulement les techniques de «trichage» ou de moyens d'éviter les tests. Comme l'admet le ministre, les tests de dépistage de drogues, à l'encontre de ceux concernant l'alcool, ne peuvent mesurer ni l'affaiblissement des facultés ni le moment de l'absorption. Au mieux, ils ne détectent que la présence de la substance dans l'urine du sujet. La notion selon laquelle les tests de dépistage indiqueraient si le rendement au travail a été affaibli ou si la sécurité a été compromise est complètement fausse.

Le fait de tester tout le monde après un accident et de découvrir la trace d'une drogue quelconque dans le système de quelqu'un ne fournit aucune indication quant à la cause de l'accident et n'indique même pas si les facultés de la personne en question étaient affaiblies ou si sa performance au travail avait été affectée. La victime d'un test positif pourrait cependant servir de bouc émissaire idéal.

Les tests de dépistage de drogues ne sont pas fiables. Les graines de pavot ou les médicaments en vente libre peuvent donner de faux «résultats positifs». Les taux d'erreur dans les laboratoires aux États-Unis atteignent 30 à 40 p. 100 et davantage. Advenant que les lois canadiennes prescrivent les tests de dépistage sur une grande échelle, les laboratoires non réglementés pousseront comme des champignons, pour analyser le produit des tests. Il y aura des erreurs d'étiquetage et de résultats.

Avant d'écarter l'argument ci-dessus sous prétexte qu'il s'agit d'un problème peu important, pensez à ce qui arrivera dans l'avenir, quand on testera les députés. Qu'advient-il de l'avenir politique d'un député victime d'un faux test



## [Text]

For an employee, what guarantee will there be that false positive results will never get out and undermine his career and possibly the rest of his life? For someone failing a pre-employment test, we can assume that he will never get the chance of an expensive retest and he will probably never be told why he was not hired, although the false positive results may cloud his future life through rumour and gossip.

We believe that drug testing is an unjustifiable infringement of individual liberties and that Transport Canada's forthcoming legislation may contravene the Charter of Rights or the Canadian Human Rights Code. We should not, however, have to depend on justice to strike down mandatory drug testing after the fact. We believe that the government should withdraw its proposals because they are unfair, wasteful and destructive.

To eliminate cheating in drug testing, people must face the humiliation of urinating under surveillance. Samples can be used surreptitiously by employers who identify employees who are pregnant or are taking other drugs for specified medical conditions like diabetes, and provide the basis for unjustifiable and undetectable discrimination.

• 1610

People with positive test results are assumed to be guilty and may not even have the opportunity to prove themselves innocent. Even with correct positives, a positive test is not evidence of any impact on work performance. An employee is to be severely disciplined for activities that have no relationship to work performance.

We do not condone the use of alcohol or drugs causing impairment on the job. Only a program based on education and prevention will have a positive impact. The key to identification is not testing but supervisors and co-workers, who are best placed to detect impaired work performance. No one wants to work with someone who is impaired. A confidential, non-punitive employee assistance program will provide better identification by the individual involved and co-workers than any punitive testing program.

Drug testing is not even a partial answer to this problem. It is destructive and counter-productive. The resources to be wasted on drug testing would be much more effectively used in prevention programs and other safety promotion activities.

Our government should be sending a message to the U.S. government that we are not enlisting in their hypocritical holy war on drugs. We will not accept extraterritorial application of their drug testing requirements, and they must accept that our program of education and prevention would be at least as effective as theirs.

We urge this committee to tell the government to withdraw its iniquitous mandatory testing proposal. Thank you.

## [Translation]

positif, même s'il est prouvé plus tard que le député n'avait rien consommé? Et l'employé, quelle garantie a-t-il que les résultats d'un faux test positif ne seront jamais révélés au grand jour, détruisant sa carrière et le poursuivant peut-être le reste de sa vie? Nous pouvons présumer que la personne qui a «raté» un test à l'embauche n'aura pas droit à un deuxième test coûteux, ne saura jamais pourquoi elle n'a pas eu l'emploi et peut voir le reste de sa vie gâchée par les rumeurs et les commérages.

Nous considérons que le dépistage constitue une violation injustifiable des libertés individuelles et que la législation proposée par Transports Canada pourrait bien enfreindre la Charte des droits ou la Loi canadienne sur les droits de la personne. Nous ne devrions cependant pas avoir à compter sur les juges pour révoquer le dépistage obligatoire après coup. À notre avis, le gouvernement devrait retirer ses propositions, qui sont injustes, destructives et en pure perte.

Pour éviter qu'ils ne trichent pendant les tests de dépistage, les gens doivent s'humilier en urinant sous surveillance. Un employeur peut se servir subrepticement d'un échantillon pour détecter une employée enceinte ou un employé prenant d'autres médicaments contre certaines maladies comme le diabète, l'exposant ainsi à une discrimination injustifiable et impossible à détecter.

Toute personne ayant eu un test positif est présumée coupable souvent sans même la possibilité de prouver son innocence. Même un test positif correct ne prouve pas en soi une performance affaiblie au travail. L'employé est donc passible de sévères mesures disciplinaires pour quelque chose n'ayant aucun rapport avec son rendement au travail.

Nous n'approuvons nullement la consommation d'alcool ou de drogues affaiblissant les facultés au travail. Seul un programme fondé sur l'éducation et la prévention aura un effet positif. La clé de la détection n'est pas le dépistage, mais les superviseurs et les compagnons et compagnes de travail, qui sont les mieux placés pour s'apercevoir d'un fléchissement du rendement au travail. Personne ne veut travailler avec quelqu'un dont les facultés sont affaiblies. Un programme d'aide confidentiel et non punitif apportera de bien meilleurs résultats de la part de l'employé visé et de ses compagnons de travail que tout programme punitif de tests de dépistage.

Le dépistage des drogues ne constitue même pas une réponse partielle au problème. Il est destructif et contre-productif. Les ressources qu'on gaspillerait pour le dépistage seraient bien mieux utilisées pour des programmes de prévention et autres activités favorisant la sécurité.

Notre gouvernement devrait signaler au gouvernement des États-Unis que nous ne nous enrôlons pas dans sa guerre sainte hypocrite contre la drogue. Nous n'accepterons pas l'application extraterritoriale de leurs prescriptions sur le dépistage des drogues. Quant à eux, ils devraient accepter le fait que notre programme d'éducation et de prévention vaut bien le leur.

Nous demandons instamment au Comité d'inviter le gouvernement à retirer ses propositions iniques de dépistage obligatoire. Merci.

[Texte]

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Thank you very much. Cross-examination, Mr. Nault.

**Mr. Nault:** Based on a lack of knowledge of your industry, I would like to know whether you have EAP programs now, and how you feel about how effective they are to the industry or industries you represent.

**Mr. Bourgeois:** We do have the EAP programs, yes. Where we do have them, they are very effective.

**Mr. Nault:** It is a known fact in the transportation industry that in the last...oh, let us just generalize... In the last 10 years we became heavily involved in the EAP programs, and in that period of time there has been a change of lifestyle or a change of belief by management and the workers themselves that it is unacceptable to be working with an impaired person, be it by drugs or alcohol, and that with continuing education, eventually there will be absolutely no chance of an individual going to work with another who is impaired. Would you consider that to be correct, with particular programs in place now?

**Mr. Bourgeois:** I will let Louis answer that.

**Mr. Louis Erlichman (Canadian Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers):** Well, put in that absolute way, I assume it will never be absolutely true. You are never going to be in a position where no one will ever come to work with a hangover, and so on. Clearly, there is improvement.

The EAP programs, certainly with our large employers in the airlines, railways and so on, are generally positive. They are better and worse even within a particular employer, in terms of different regions, because of the way they are administered, and so on, so there is certainly room for improvement, but we feel it is the only sensible way you are going to get any improvement in the situation.

**Mr. Nault:** The reason I brought it up is it had sort of a two-part scenario. I used to run an EAP program at one time with my wife, before this life, and one of the things I found was that in our particular terminal—I worked in the railway industry—the very first time we had to turn one of our people in was really difficult, because of the regulations and the ramifications of doing it. It is one of the things that...well, the first time, personally, and it happened to me, the first time I had to turn one of my colleagues in to go for help because of his abuse and addiction, you were shunned by your own fellow employees because of turning in your fellow worker.

Once we got past that stage, the whole EAP program... The employer was understanding of the situation and the individual was not fired, but got help. He is back to work now. Everything seems to be working well for the particular person I am talking about.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Je vous remercie. Contre-interrogatoire, monsieur Nault.

**M. Nault:** Étant donné que je ne connais pas très bien votre secteur, j'aimerais savoir si vous avez en place des programmes d'éducation et d'aide aux employés? Quelle est l'efficacité de ces programmes dans votre secteur ou dans les entreprises que vous représentez?

**M. Bourgeois:** Oui, nous avons de tels programmes. Là où ces programmes sont offerts, ils sont très efficaces.

**M. Nault:** Il est bien connu qu'au cours des 10 dernières années dans le secteur des transports on a beaucoup fait appel à ces programmes d'aide. Au cours de cette même période, le mode de vie a changé; employeurs comme employés trouvent inacceptable qu'une personne se présente au travail avec des facultés affaiblies, que ce soit à cause de l'alcool ou de drogues. Grâce aux efforts soutenus d'éducation, il ne sera plus possible pour une personne de se présenter au travail avec des facultés affaiblies. Étant donné que ces programmes sont maintenant offerts, trouvez-vous que cela décrit bien la situation?

**M. Bourgeois:** Je vais demander à Louis de répondre à cette question.

**M. Louis Erlichman (directeur de la recherche au Canada, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale):** En termes absolus, une telle description ne correspondra jamais de façon absolue à la réalité. Il est impensable de se trouver dans une situation où personne ne se présentera au travail avec la gueule de bois. De toute évidence, il y a de l'amélioration.

Les programmes d'aide aux employés connaissent de façon générale du succès, notamment auprès des grands employeurs dans les domaines de l'aviation, des chemins de fer, et autres domaines. Ces programmes connaissent des succès et des échecs au sein d'une même entreprise dans les différentes régions à cause de la façon dont ils administrés. On pourrait certainement faire mieux, cependant, nous sommes d'avis qu'il s'agit là du seul outil raisonnable pour améliorer la situation.

**M. Nault:** J'ai soulevé cette question, car il s'agit en quelque sorte d'un scénario en deux volets. Avant d'occuper ces fonctions, je dirigeais un programme d'aide aux employés avec ma femme. Dans notre gare—je travaillais pour les chemins de fer... je me suis aperçu que la première fois que nous avons dû rapporter un employé, cela a été très difficile à cause des règlements et de toutes les ramifications. La première fois que j'ai dû personnellement rapporter l'un de mes collègues pour qu'il obtienne de l'aide à cause d'un problème de consommation et de dépendance, cela a été très difficile. Mes collègues de travail ne me parlaient plus parce que j'avais dénoncé un collègue de travail.

Une fois cette étape franchie, tout le programme d'aide aux employés... L'employeur a fait preuve de compréhension face à cette situation et ce travailleur n'a pas été mis à pied, il a reçu de l'aide. Il est maintenant de retour au travail. Tout semble bien aller pour cette personne dont je viens juste de parler.



[Text]

[Translation]

• 1615

That situation, to me, is something I would like people to talk a little bit more about, because it is the reason why I think the government feels it is not working. There are still those who are undetected because of the end result of turning in one of your fellow mates who you work with. In certain industries, you can get away with that, I suppose, because of what you call "sensitive" versus "non-sensitive" areas, but in a sensitive area like running a train or flying an aircraft, it is a different story. We cannot afford to have that happen once, because if it does, it could cost many, many lives. I am just interested in knowing if you would be interested in telling me whether or not the EAP program should be changed to make it more efficient than it already is and substitute trying to have a mandatory drug test for all these employees across the system.

**Mr. Bourgeois:** The thing I would question is how we are going to make it more efficient. I feel, for instance, that Air Canada, Rolls-Royce and Canadian Airlines have very good programs. It is true we do not catch them all—I am sure of that—but it is surprising the amount who volunteer themselves, who do not have to be turned in, if you want, by a fellow employee. Sure, some of our people on these jobs are concerned about the fellow working alongside them on a particular shift or a day of a given week and do not like to turn them into the EAP because they feel they might be blackballed or something. That is education, and we try to deal with that as much as we can in what we call our weekend institute.

I am a railroad employee myself, on a leave of absence like you. When I was there, there were no such programs 27-odd years ago. Maybe there was a problem, but I know we have come a long way, and we have them there now. I cannot comment on them as well as I can in the railways or in the aerospace industry.

**Mr. Nault:** My last question relates to what I keep hearing over and over again by certain people here, and that is that in some instances it is almost impossible or very difficult to make ourselves aware of even a co-worker under the influence or using substances that are illegal. I would like an opinion on that, because I am of the opinion that this is not true. I have never in my life worked with an individual where I was not able to tell whether or not he or she had something going for them, right or wrong. Either they had some co-ordination problems or they had a hangover, if you will; you can tell that. We are human beings, and I think we are quite capable of knowing that, especially when we get to know our co-workers fairly well. I am just wondering if you feel the same way, or if there is that problem with detection in a certain segment or certain percentage of our work population.

J'aimerais que l'on parle davantage de cas de ce genre, car c'est pour cette raison que le gouvernement pense que ces projets de fonctionnent pas. Certains cas n'ont pas encore été découverts à cause des conséquences qu'un employé doit subir de la part de ses collègues de travail s'il dénonce quelqu'un. Dans certains secteurs, il est possible de s'en tirer à cause des domaines «reliés» ou «non reliés» à la sécurité. Cependant, dans des domaines reliés à la sécurité comme la conduite d'un train ou le pilotage d'un avion, la situation est tout à fait différente. On ne peut jamais se permettre qu'un employé se présente au travail avec les facultés affaiblies, car, cela pourrait entraîner la perte de très nombreuses vies. Selon vous, les programmes d'aide aux employés devraient-ils être améliorés afin d'être plus efficaces et remplacer un programme de dépistage obligatoire pour tous les employés dans ce domaine?

**M. Bourgeois:** Comment rendre ces programmes plus efficaces. Selon moi, les programmes de la société Air Canada, de Rolls-Royce et des lignes aériennes Canadien sont excellents. Il est vrai que tous les cas problèmes ne sont pas repérés, j'en suis persuadé; cependant, il est surprenant de noter le nombre de personnes qui demandent volontairement de l'aide, qui ne doivent pas être rapportées pas des collègues de travail. Certains de nos membres s'inquiètent au sujet de collègues pendant un quart de travail ou une certaine journée de la semaine mais ne veulent pas les rapporter au programme d'aide, parce qu'ils craignent faire l'objet d'ostracisme. Tout cela est une question d'éducation et nous essayons d'ailleurs de traiter de ce problème à notre institut du week-end.

Je suis un employé des chemins de fer ayant obtenu un congé spécial tout comme vous. Lorsque je travaillais dans ce domaine, aucun programme de ce genre n'existait il y a 27 ans. Le problème existait peut-être à l'époque, mais je sais que nous avons fait beaucoup de progrès et nous pouvons maintenant compter sur ces programmes. Mes commentaires sur ces programmes devraient se limiter au secteur des chemins de fer et à l'industrie aérospatiale.

**M. Nault:** Ma dernière question porte sur des commentaires que j'entends ici très fréquemment. Dans certains cas il est presque impossible ou sinon très difficile de s'apercevoir qu'un collègue de travail a des facultés affaiblies ou est toxicomane. Qu'en pensez-vous? Je pense que de tels commentaires ne sont pas fondés. Je n'ai jamais travaillé avec une personne dont je ne pouvais juger le comportement, qu'il soit bon ou mauvais. Cette personne avait peut-être des problèmes de coordination ou encore une gueule de bois, mais je pouvais le déterminer. Nous sommes des êtres humains et je pense que nous sommes en mesure d'assez bien déterminer ce va ou ce qui ne va pas chez nos collègues de travail. Êtes-vous du même avis ou croyez-vous qu'il soit difficile pour certaines personnes de juger?

[Texte]

**Mr. Bourgeois:** I certainly feel the same way. When the directors of our employee assistance programs address the different conferences we have, it is remarkable how they can come up with some little tricks and tell us how they can pick out these things where we would never have thought of it ourselves. They have that *connaissance*.

**Mr. Kristiansen:** You deal with a multiplicity of employers. How were the employee assistance programs initially constructed and upon whose initiative?

**Mr. Bourgeois:** In most cases, I would have to say by the union in place.

**Mr. Kristiansen:** They are formed through the collective bargaining process initially as a union demand?

**Mr. Bourgeois:** In some cases, in fact, it is a demand that was made during what we would call the so-called closed period of a collective agreement, and they have proven to be very successful.

**Mr. Kristiansen:** Do you use union counsellors extensively in the course of this?

**Mr. Bourgeois:** Yes, and we have also used people from outside industry who had the professionalism. I remember even being with people from the Devco Corporation when we initiated our program at Rolls-Royce to help us get the program going. I really opened up my eyes in the program at Devco because I spent a few days going through what a person struck by substance abuse would go through from the beginning to the middle house to the other end, and I am telling you. . .

• 1620

**Mr. Kristiansen:** One of the reasons I ask, and I suspected what the answer would be, is I know in my own industry the troubled employees' program as we call them in the forest industry was initiated by union demand, and it took two or three sets of demands in fact to get it.

With all the concern there is from government that is a major employer and industry suggesting they want to get into drug testing for safety purposes and with the government also pushing EAPs, I find it rather strange, because I do not know of many instances where these things have taken place in industry at the initiative of the employer. I am wondering now why the initiative for drug testing is coming from the employer in government—

**Mr. Bourgeois:** I would not want you to think it does not cost our units money. We get co-operation in a lot of instances. A lot of this work is being done at our cost. We are not complaining about that because at least we are getting the co-operation of management types to let us carry our program through.

**Mr. Kristiansen:** Once it is in place and once constructed. Some concern, which I share, has been expressed in terms of the government pushing employee assistance programs. If the government were to go further, for instance

[Traduction]

**M. Bourgeois:** Je partage votre avis. Lorsque les directeurs de nos programmes d'aide aux employés viennent nous parler, il est très intéressant de noter les trucs dont ils nous font part et de quelle façon ils peuvent noter les petits détails qui nous auraient échappé. Ils connaissent très bien cette question.

**M. Kristiansen:** Vous avez affaire à une multitude d'employeurs. Au début, quelle était la structure des programmes d'aide aux employés, qui en a pris l'initiative?

**M. Bourgeois:** Dans la plupart des cas, je dois affirmer que le syndicat en place en a pris l'initiative.

**M. Kristiansen:** Ces programmes font-ils l'objet de discussions lors des négociations collectives?

**M. Bourgeois:** Dans certains cas. En fait, la demande a été présentée pendant la période fermée d'une convention collective. Ces programmes ont connu beaucoup de succès.

**M. Kristiansen:** Faites-vous beaucoup appel aux conseillers des syndicats?

**M. Bourgeois:** Oui, et nous avons également fait appel à des gens de l'extérieur de l'industrie qui disposaient des compétences professionnelles nécessaires. Je me rappelle avoir travaillé avec des gens de la société Devco pour nous aider à lancer notre programme chez Rolls-Royce. Le programme chez Devco m'a véritablement permis de prendre conscience de la situation. Pendant quelques jours, j'ai franchi les mêmes étapes qu'un toxicomane, de maison de traitement jusqu'à la fin. Je puis vous assurer que. . .

**M. Kristiansen:** Je vous ai posé cette question, dont je soupçonnais la réponse, car je sais que dans mon secteur d'activité, c'est-à-dire l'industrie forestière, le programme pour les employés ayant des problèmes a été mis en place à l'initiative du syndicat. Il a fallu deux ou trois rondes de revendications avant d'obtenir ce programme.

Le gouvernement, un employeur important, et les entreprises laissent entendre qu'elles veulent mettre en place un programme de dépistage des drogues pour des raisons de sécurité et le gouvernement encourage également les programmes d'aide aux employés. Je trouve cela un peu bizarre car je connais très peu de cas où de tels programmes ont été mis en place à l'initiative de l'employeur. Je me demande pourquoi l'employeur et le gouvernement prennent l'initiative de mettre en place un tel programme. . .

**M. Bourgeois:** Je ne voudrais pas que vous pensiez que ces programmes ne coûtent rien à nos membres. Dans de nombreux cas, nous obtenons une bonne collaboration. Nous assumons notre part pour l'essentiel de ces programmes. Nous ne nous plaignons pas, car à tout le moins nous obtenons la collaboration de la direction, ce qui nous permet de mener à bien ces programmes.

**M. Kristiansen:** Une fois que ces programmes sont en place. On a déjà soulevé certaines inquiétudes que je partage au sujet du gouvernement qui fait la promotion des programmes d'aide aux employés. Si le gouvernement veut



[Text]

as they do with workplace health and safety committees, and say such programs should be established, what would your view be if the government tried to design the program itself and then imposed it?

**Mr. Bourgeois:** I would hope we would not have the problem we had with our health and safety when it came out of the cold. It was terrible the problems we had because in a lot of instances the employer insisted he was even going to appoint our people. When dealing with employee assistance programs, I cannot pick you and you and you. You have to pick somebody who knows how to detect that person. ... In most cases they have themselves been under one of the substances.

**Mr. Kristiansen:** So you would think it would work better if it were simply encouraged by whatever legislation, rather than attempting to set it up?

**Mr. Bourgeois:** Yes, definitely, because of the experience I had with health and safety under the Canada Labour Code.

**Mr. Kristiansen:** Two questions, the first one very quickly. You represent 20,000, or there are 20,000 workers in the industry you represent who are listed as safety-sensitive?

**Mr. Erlichman:** We represent 20,000 in transport. It is a little hard to tell. Again I am not sure why they draw the line so a baggage handler is not safety-sensitive, but somebody who works in a shop overhauling an engine is safety-sensitive.

**Mr. Kristiansen:** I am not sure how this was worked out either—

**Mr. Bourgeois:** We have aerospace shops which in a lot of cases do the maintenance for those engines that go on those same aircraft, and we do sign them off so they are airworthy so—

**Mr. Kristiansen:** Okay, the final question. If you had to pick five or six important areas for concentration in terms of improving safety standards and safety records, what would those five or six main areas of concern be? For instance, better maintenance, better quality control, better supervision? Where would drug-testing fit in your scale of priorities on a scale of one to five, or a scale of one to ten—to be effective in terms of improving safety? Amount of overtime worked, etc.

**Mr. Erlichman:** I think the short answer in terms of drug testing would be quite a way down the list. Drugs as a safety problem are... if it is a problem, it is a pretty insignificant one. The irony is that while these carriers are pushing Transport Canada to promote this program—and Transport Canada does not do too many things the carriers do not want it to do—and spent quite a bit of money, they are moving in other ways in terms of aircraft maintenance to reduce their costs and to cut back, for example to get rid of people who are inspecting maintenance work.

[Translation]

aller plus loin, comme il l'a fait au sujet des comités d'hygiène et de sécurité au travail, et que de tels programmes devaient être mis en place, qu'arriverait-il selon vous si le gouvernement essayait de concevoir ce type de programme et de l'imposer à tous?

**M. Bourgeois:** J'espère que nous n'aurons pas le même problème que nous avons connu lorsque la question d'hygiène et de sécurité a surgi. Un des problèmes que nous avons connus était terrible. Dans de nombreux cas, l'employeur insistait pour nommer nos propres représentants. Dans le cas des programmes d'aide aux employés, je ne peux choisir des gens au hasard. Il faut choisir des personnes qui savent repérer la personne qui a des... Dans la plupart des cas, ces personnes ont elles-mêmes connu des problèmes de dépendance.

**M. Kristiansen:** Vous pensez donc qu'il serait préférable d'avoir une législation en la matière.

**M. Bourgeois:** Oui, tout à fait, étant donné mon expérience en matière d'hygiène et de sécurité en vertu du Code du travail du Canada.

**M. Kristiansen:** Je veux vous poser deux questions, la première est très brève. L'industrie que vous représentez compte 20,000 travailleurs qui occupent des postes reliés à la sécurité?

**M. Erlichman:** Nous représentons 20,000 travailleurs du domaine du transport. Il est difficile de préciser. Je ne sais pas exactement pourquoi on détermine qu'un bagagiste occupe un poste qui n'est pas relié à la sécurité mais par contre, un travailleur responsable de la remise en état d'un moteur occupe un poste relié à la sécurité.

**M. Kristiansen:** Je ne sais pas non plus de quelle façon on a établi ces distinctions...

**M. Bourgeois:** Les ateliers de l'aérospatiale procèdent dans de nombreux cas à l'entretien des moteurs d'avion si nous devons signer un certificat de navigabilité donc...

**M. Kristiansen:** Très bien, ma dernière question. Selon vous, quels seraient les cinq ou six domaines importants où on devrait concentrer nos efforts pour améliorer les normes de sécurité et la sécurité en général? Par exemple, un meilleur entretien, un meilleur contrôle de la qualité, une meilleure supervision? Quelle priorité accorderiez-vous au dépistage des drogues, sur une échelle de un à cinq, ou de un à dix, comme moyen efficace pour améliorer la sécurité? Nombre d'heures de temps supplémentaire travaillées, etc.

**M. Erlichman:** Je mettrais le dépistage des drogues au bas de la liste des priorités. Les drogues, comme problème de sécurité... s'il s'agit d'un problème, c'est un problème très minime. Paradoxalement, d'une part les transporteurs exercent des pressions sur Transports Canada pour promouvoir ce programme—Transports Canada fait essentiellement ce que lui demandent les transporteurs—, et y consacrent des sommes assez importantes, d'autre part, les transporteurs prennent des mesures pour réduire leurs coûts et effectuer des compressions en matière d'entretien des avions, notamment en se départissant des travailleurs responsables de l'inspection des travaux d'entretien.

[Texte]

**Mr. Bourgeois:** And certain checks besides that.

**Mr. Erlichman:** The irony, I guess, is they figure if they can get away with that it is not going to keep them out of the American market, but this drug testing thing will let them get in.

That is why we say it is kind of a sham they are claiming this is all for the purpose of safety. There are a lot of other things certainly that can be done in the maintenance end to improve safety and they are not moving in that direction. They are moving in the opposite direction.

• 1625

**Mr. Kristiansen:** So if we want to spend money, this ought to be the last place we think about spending it.

**Mr. Erlichman:** It would be pretty far down the list.

**Mr. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo):** Mr. Bourgeois has already answered, to a degree, the matter of somebody tattling on a partner who is impaired. I think that would be extremely difficult. You as a professional had difficulty, my colleague had difficulty. I will not go into that.

Do some of the people you represent by contract say they do not use drugs when they are employed or is there anything in their contract of employment about the use of drugs?

**Mr. Bourgeois:** To my knowledge, most companies have company rules and regulations that any substance abuse is a no-no. If you are caught on the premises with it, there can be a dismissal in lots of cases or a reprimand in others. That is in the rules and regulations.

**Mr. Brightwell:** So it sounds like they have almost said they will not use drugs. I assume now we are talking about cocaine and heroin-type drugs, that type of thing, as compared to alcohol. Or is alcohol also a substance in that terminology?

**Mr. Bourgeois:** Alcohol is as well. But I would not want to suggest that cocaine and the others are spelled out.

**Mr. Brightwell:** You suggested that we should not bow to pressure from outside the country concerning tests to preserve the jobs. We should tell them—I guess the U.S.—that it is a nonsense approach, that we should be tough. How tough—are you prepared to let some of the jobs go and lose the business? How tough do you want a government to be?

**Mr. Erlichman:** The Europeans are certainly not backing down.

**Mr. Bourgeois:** That is right. I might add that much to our chagrin we are sending quite a few of our aircraft to the U.K. and other places in Europe to have checks done. You might in the past have heard questions of that nature in the House from our organization.

[Traduction]

**M. Bourgeois:** Et éliminer certaines vérifications.

**M. Erlichman:** Paradoxalement, les transporteurs s'imaginent que s'ils s'en tirent ainsi au sujet de l'entretien, cela ne les excluera pas du marché américain; cependant, le programme de dépistage des drogues pourrait leur ouvrir des portes.

Voilà pourquoi il s'agit d'une imposture, lorsque les transporteurs prétendent que ce programme répond à des objectifs de sécurité. De nombreuses mesures pourraient être prises au sujet de l'entretien afin d'améliorer la sécurité et on ne le fait pas. On fait plutôt l'inverse.

**M. Kristiansen:** Donc, si nous voulons consacrer de l'argent au problème de la sécurité, le dépistage des drogues représente la toute dernière priorité.

**M. Erlichman:** En effet.

**M. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo):** Dans une certaine mesure, monsieur Bourgeois a déjà répondu à ma question portant sur une personne qui dénonce un collègue dont les facultés sont affaiblies. Il s'agit là d'une situation très difficile. Dans vos fonctions, vous avez également éprouvé de la difficulté, tout comme mon collègue; je ne parlerai pas de cette situation.

Est-ce que les employés que vous représentez doivent déclarer dans leur convention collective qu'ils ne consomment pas de drogues lorsqu'elles sont au service de l'entreprise? Leur convention collective comporte-t-elle des dispositions au sujet de la consommation de drogues?

**M. Bourgeois:** À ma connaissance, la plupart des entreprises ont des règlements ou des directives qui interdisent la consommation d'alcool ou de drogues. Si un employé est pris sur les lieux de travail en possession d'alcool ou de drogues, il peut dans de nombreux cas être mis à pied ou, dans d'autres cas, faire l'objet d'une réprimande. Ces mesures sont prévues dans les règlements.

**M. Brightwell:** On parle bien ici de drogues. J'imagine que cela signifie la cocaïne et l'héroïne et les drogues de même nature, par opposition à l'alcool. Lorsque l'on parle de consommation, est-ce que cela inclut également l'alcool?

**M. Bourgeois:** Oui. Mais cependant, on ne précise pas pour la cocaïne et autres drogues du genre.

**M. Brightwell:** Vous laissez entendre que nous ne devrions pas céder aux pressions venant de l'étranger au sujet du dépistage pour protéger les emplois. Nous devrions leur dire, c'est-à-dire aux Américains, que cette démarche n'a pas de fondement et nous devons faire preuve de fermeté. Jusqu'à quel point—êtes-vous prêt à perdre certains emplois et à voir le chiffre d'affaires baisser? Jusqu'à quel point le gouvernement doit-il faire preuve de fermeté dans sa position?

**M. Erlichman:** Les Européens ne cèdent certainement pas à ces pressions.

**M. Bourgeois:** C'est exact. Je dois ajouter avec tristesse que nous devons envoyer bon nombre de nos avions au Royaume-Uni et ailleurs en Europe pour subir des vérifications. Par le passé, des questions à ce sujet ont d'ailleurs été posées en Chambre.



[Text]

**Mr. Brightwell:** I do not see how the two are related. You are sending airplanes for checks and the Europeans are not backing down on drug testing.

**Mr. Erlichman:** It seems to me that this is—

**Mr. Bourgeois:** They have their own checks here. We cannot impose on other countries. That is what the Europeans told them.

**Mr. Erlichman:** What this strategy is saying is that in case the Americans might actually force us to do this stuff, we are going to do it before we even get to the point of negotiating.

We are almost afraid to come down and say to them that we do not believe we need to do this kind of situation. It is not as if the Americans, as far as anyone can tell—and I was talking to Transport Canada—have come and sort of shook them and said they had to do this by 12 noon or they would be losing all the business. I do not think Transport Canada has made any effort at all, as far as I can tell.

**Mr. Brightwell:** Thank you for answering that. I am not very knowledgeable about it. I appreciate the chance to ask questions.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Tell me, if you would, what you do in a positive way to impress upon your membership that they are employed in situations that affect other people, and with respect to the unlawful use of non-prescribed drugs and alcohol, what they should do when they present themselves in the workplace.

**Mr. Bourgeois:** We do as much publicity as we can about our employee assistance program and which persons to contact. In all of our newsletters, which most of our local units produce at least 10 months of the year, notices tell them that if they have a problem with these things there is someone to contact and what not.

Those things usually go out on the bulletin board. Each individual receives one in his hands. We try to do as much education as possible to let them know there is somebody to see if they have a problem, that we are there to help them out, and that it is confidential.

**Mr. Comuzzi:** In your budget each year, or whatever it is, about how much would you spend on this educational...?

**Mr. Bourgeois:** It is hard to say. When we take people off the job... if he is a mechanic at Air Canada, for instance, and he is earning \$20.50 an hour, you can imagine that before the year is over we have probably spent anywhere from \$30,000 to \$40,000, plus some expenses at times. Sometimes we send our people to other shops, because of their experience, to get other units going.

**Mr. Comuzzi:** So you have people employed within your organization to assist those—

**Mr. Bourgeois:** Yes, through our local lodges and what we call our "districts". For Air Canada it would be through the district, for Canadian Airlines it would be through the district.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Thank you very much, gentlemen, we appreciate everything.

[Translation]

**M. Brightwell:** Je ne vois pas le lien entre les vérifications en Europe et la fermeté des Européens sur la question du dépistage des drogues.

**M. Erlichman:** Il me semble que...

**M. Bourgeois:** Les Européens effectuent leur propre vérification ici; nous ne pouvons imposer des mesures à d'autres pays. Voilà ce que les Européens avaient répondu.

**M. Erlichman:** Cette stratégie se résume à ceci: Si les Américains veulent nous forcer à subir ce genre de dépistage, nous allons adopter ce genre de programmes avant même que nous commencions à négocier.

On dirait que nous avons peur de leur dire que nous n'avons pas besoin de ce genre de dépistage. Ce n'est pas comme si les Américains veulent imposer un ultimatum. J'en parlais d'ailleurs justement aux représentants de Transports Canada. À ce que je sache, je pense que Transports Canada n'a déployé aucun effort.

**M. Brightwell:** Je vous remercie d'avoir répondu à cette question. Je ne m'y connais pas beaucoup dans ce domaine et je suis content de pouvoir poser des questions.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Que faites-vous pour bien faire comprendre à vos membres que leur travail a une incidence directe sur d'autres personnes? Au sujet de la consommation illicite de drogues et d'alcool, que doivent-ils faire lorsqu'ils se présentent au travail?

**M. Bourgeois:** Nous faisons beaucoup de publicité au sujet de notre programme d'aide aux employés et des personnes ressources que l'on peut joindre. Des avis dans tous nos bulletins d'information, publiés au moins dix fois l'an par nos sections locales, informent nos membres que s'ils ont un problème à cet égard, ils peuvent obtenir l'aide nécessaire.

Ces avis sont habituellement placés sur le bulletin d'affichage. Chaque membre en reçoit une copie en main propre. Nous essayons de sensibiliser nos membres pour leur faire savoir que s'ils ont besoin d'aide ils peuvent consulter quelqu'un qui les aidera de façon confidentielle.

**M. Comuzzi:** Dans votre budget annuel, combien d'argent consacrez-vous à l'éducation à ce chapitre?

**M. Bourgeois:** Il est difficile d'avancer un chiffre. Lorsque nous retirons un employé du travail... par exemple, s'il s'agit d'un mécanicien chez Air Canada qui gagne 20.50\$ l'heure, vous pouvez vous imaginer combien cela fait à la fin de l'année; sans doute 30,000\$ à 40,000\$ en plus de certaines dépenses. Parfois nous envoyons nos spécialistes dans d'autres ateliers à cause de leur expérience afin de faire fonctionner d'autres unités.

**M. Comuzzi:** Donc, au sein de votre organisme, vous embauchez d'autres spécialistes pour aider ces...?

**M. Bourgeois:** Oui, par l'entremise de nos sections locales ou de ce que nous appelons nos «districts». Pour Air Canada ou Canadien, ces services sont offerts par l'entremise de districts.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Je vous remercie beaucoup messieurs.

[Texte]

• 1630

We now have Mr. Ron Chafe, Executive Director from the Canadian Business Aircraft Association Inc. Mr. Chafe, I would just like to say to you that we are under some severe time constraints right now. I understand that at 5 p.m. we will all be out of here, so we would like to do everything we can to get through and do you some justice.

**Mr. Ron Chafe (Executive Director, Canadian Business Aircraft Association Inc.):** I assure you, Mr. Chairman, I will not take too much of your time.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** I appreciate that. Thank you.

**Mr. Chafe:** First of all, I would like to make a brief introduction as to whom I represent. The Canadian Business Aircraft Association represents approximately 150 members consisting of major corporations with flight departments and associate members drawn from various commercial aviation support services. Our members operate multi-engine jet and turbo-prop aircraft, as well as smaller aircraft and helicopters.

One of the main purposes of business aviation is to provide air transportation to corporate sector senior managers, members of their staff and other company personnel. Since we are involved with transporting goods and people through the use of private aircraft, we are very concerned about the substance use in safety-sensitive positions in transportation.

Let me first state that the Canadian Business Aircraft Association shares the minister's concern on the issue of substance use in safety-sensitive positions in the transportation sector and particularly in the air mode. We also agree that this is a very complex matter and policy options are not easy, but enhancing safety for Canada's transportation system warrants our very careful attention. We support the minister's intention to provide or amend regulations prohibiting workplace-related use or workplace influence or impairment by drugs or alcohol in all safety-sensitive transportation positions.

Having stated our support for the program we must, however, hasten to identify some serious concerns we have with the process to be used in achieving the objectives of the drug- and alcohol-free environment. The following list of points of concern identifies CBAA's opinion about items that need to be considered before final action is taken on introducing legislation and regulations. Some of these concerns, as well as others, are expressed in more detail in a paper prepared by one of our members. The paper entitled "The Issues Surrounding Drug Testing in the Workplace" is attached as appendix one and we refer the committee to the detail in that appendix for their consideration.

In broad terms we feel that the following points need to be given attention before final action is taken to legislate the strategy. We should not move too quickly with the legislative process. We should ensure that adequate consultation is

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. Ron Chafe, directeur exécutif de la *Canadian Business Aircraft Association Inc.* Monsieur Chafe, je voudrais simplement vous signaler que nous n'avons pas beaucoup de temps aujourd'hui. Nous devons tous être sortis d'ici à 17 heures; nous allons donc faire notre possible pour écouter tout ce que vous avez à dire.

**M. Ron Chafe (directeur exécutif, Canadian Business Aircraft Association Inc.):** N'ayez crainte, monsieur le président, je n'abuserai pas de votre temps.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Je vous en sais gré. Merci.

**M. Chafe:** Premièrement, je voudrais vous expliquer brièvement qui je représente. La *Canadian Business Aircraft Association* comprend environ 150 membres, qui viennent des grandes entreprises ayant un service d'aviation, ainsi que de membres associés venant de diverses entreprises qui offrent des services de soutien à l'aviation commerciale. Nos membres possèdent des avions à réaction multimoteurs et des avions à turbopropulseurs, ainsi que des avions plus petits et des hélicoptères.

L'aviation commerciale a surtout pour but d'offrir des services de transport aérien aux cadres supérieurs du secteur privé, aux membres de leur personnel et à d'autres employés de leur entreprise. Puisque nous transportons des marchandises et des personnes dans des avions privés, la question de la consommation de drogues ou d'alcool par les titulaires de postes reliés à la sécurité dans le secteur des transports nous préoccupe au plus haut point.

Permettez-moi tout d'abord de vous dire que la *Canadian Business Aircraft Association* partage les inquiétudes du ministre à ce sujet, en particulier en ce qui concerne le transport aérien. Nous reconnaissons également que c'est une question très complexe et qu'il ne sera pas facile d'élaborer une politique à ce sujet, mais l'amélioration de la sécurité des transports au Canada mérite toute notre attention. Nous approuvons le projet du ministre, à savoir la promulgation ou la modification de règlements interdisant l'usage de drogues ou d'alcool au travail, ou les effets de ces substances, dans tous les postes reliés à la sécurité des transports.

Cela dit, nous avons cependant de sérieuses réserves quant au processus qui sera utilisé pour bannir complètement les drogues et l'alcool du milieu de travail. Nous allons donc vous énumérer les diverses questions qu'il faudrait se poser, d'après la CBAA, avant de prendre une décision finale sur le dépôt d'un projet de loi et l'adoption de règlements. Nos préoccupations sont exprimées dans un document préparé par un de nos membres et intitulé «The Issues Surrounding Drug Testing in the Workplace» qui constitue une étude plus approfondie de ces questions, et de quelques autres. Ce document se trouve à l'annexe un, et nous invitons les membres du Comité à y jeter un coup d'oeil attentif.

En gros, nous estimons qu'il faudra clarifier les points suivants avant de prendre des mesures pour donner force de loi à la stratégie annoncée. Nous pensons qu'il ne faut pas aller trop vite dans cette voie. Il faut consulter suffisamment



[Text]

completed with industry and employee organizations. In making it mandatory for employers to have education and employee assistance programs, we may find that smaller companies will not be able to produce a quality product. We feel that consideration must be given to establishing some kind of public-funded organization that would service the small company or employer in the provision of education and employee assistance programs.

To ensure the success of this strategy the question of the individual's rights has to be addressed. Failure to cover this subject could result in lengthy court battles at very high cost to the employee and the employer.

The credibility of the testing program needs to be established. We understand there is much controversy within informed groups about the reliability and the capability of testing for detecting the use of substance.

Standards need to be established for employee education and assistance programs and the testing procedures. To ensure such standards are met, particularly in the small companies it will be necessary to have some form of public-funded organization to service the small company. As an aside, we are not advocating this be a service free of charge, it could be a cost-recoverable item. We are more concerned with the quality and ability here.

There is a need for seminars, workshops and education programs for both employee and employer. These endeavours should focus on a standard procedure and delivery of a quality program.

We are concerned that testing for cause and random testing could lead to false positive readings, which can result in removing an employee from his position. The program should allow for confirmation tests before subjecting the employee to a lengthy and complicated reinstatement process. Care will also have to be taken to ensure that an individual's character and image is not unjustly damaged.

• 1635

The development of the legislation and subsequent regulations should be accomplished in consultation with industry and employee organizations.

To assist the committee in considering our concerns, we attach at appendix one the paper prepared by one of our members entitled "The Issues Surrounding Drug Testing in the Workplace". I will not go into the details of that appendix.

I would like to draw your attention to the section dealing with reasons often given to justify testing. In reality we feel that a drug-free environment is not an attainable objective, because at present testing does not detect all drugs, nor does

[Translation]

l'industrie et les organisations syndicales. Si l'on oblige les employeurs à adopter des programmes d'éducation et d'aide aux employés, il se peut que certaines petites entreprises ne puissent pas offrir un produit de qualité. Nous pensons qu'il faudrait étudier la possibilité d'établir une organisation qui serait financée par le gouvernement et qui offrirait un service de ce genre aux petites entreprises qui ne peuvent assurer seules des programmes d'éducation et d'aide aux employés.

Il faut aussi se pencher sur la question des droits de la personne pour assurer le succès de cette stratégie. Autrement, il pourrait y en avoir des contestations judiciaires très longues et très coûteuses, tant pour l'employé que pour l'employeur.

Il faut établir la crédibilité du programme de dépistage. Certains groupes bien informés ont émis des doutes sur la possibilité d'effectuer des tests de dépistage efficaces pour déceler l'usage de ces substances.

Il faut en outre établir des normes au sujet des programmes d'éducation et d'aide aux employés, ainsi que des méthodes de dépistage. Pour veiller à ce que ces normes soient respectées, en particulier dans les petites entreprises, il pourrait être nécessaire de créer une organisation publique qui offrirait ce service aux petites entreprises. Soit dit en passant, nous ne pensons pas que ce service devrait être gratuit; il pourrait y avoir récupération des coûts. Ce qui nous préoccupe surtout, c'est la qualité de ces programmes et la capacité qu'ont les petites entreprises de les offrir.

Il faut organiser des ateliers, des colloques et des programmes d'éducation à la fois pour les employés et pour les employeurs. Ces initiatives devraient porter surtout sur l'uniformisation des méthodes de dépistage et la qualité des programmes.

Nous craignons aussi que les tests effectués «pour cause» ou au hasard pourraient donner des résultats faussement positifs, ce qui serait susceptible d'entraîner le renvoi d'un employé. Le programme devrait prévoir des tests de confirmation afin d'éviter que les employés doivent se soumettre à un processus long et complexe pour réintégrer leur emploi. Il faudra également s'assurer que la réputation et l'image des employés concernés ne seront pas injustement ternies.

L'élaboration de la loi et de ses règlements d'application devrait se faire en consultation avec l'industrie et les organisations syndicales.

Pour aider le Comité à examiner nos préoccupations, nous avons joint à notre mémoire un document préparé par un de nos membres; il s'agit de l'annexe un, qui s'intitule «The Issues Surrounding Drug Testing in the Workplace». Je ne vais pas vous en décrire le contenu en détail ici.

J'aimerais attirer votre attention sur les raisons qui sont souvent invoquées pour justifier les tests de dépistage. En réalité, nous croyons qu'il n'est pas réaliste de vouloir supprimer complètement les drogues en milieu de travail

## [Texte]

a negative test result mean you have a drug-free workplace. The only really infallible testing process is the performance evaluation. As indicated in the appendix, this and other vital signs of drug use tend to be degraded in a drug test environment.

The recommendations we leave with you are first that caution be used to avoid undue haste in the legislative process. Secondly, standards should be developed for testing procedures. Thirdly, standards should be developed for education and employee assistance programs. Fourthly, assistance should be provided through public funding of a central organization designed to assist and service small companies. Fifthly, procedures should be developed to ensure individual rights are protected. Sixthly, public-funded seminars and workshops should be provided. Seventhly, ongoing and continuing consultation should be conducted with employer and employee organizations. Finally, consideration should be given to all of the items identified in appendix one of our paper.

**Mr. Kristiansen:** The focus points you have drawn are exceptionally well stated and very clear and address very many of those same basic concerns we feel, whether or not we are in agreement in principle with the thrust of the strategy paper.

Of particular concern to me, even at this point, has been what seems to be the haste, the rush, in part I suppose necessitated by the U.S. action and their request for compliance. In terms of your "to ensure the success of this strategy the question of the individual rights has to be addressed" we have had a couple of witnesses suggest that if we get into random testing, particularly in some of the broader types of testing, we should have a reference to the courts before actually proceeding. Is that somewhat in line with your thinking?

**Mr. Chafe:** Before we go into the process, we are concerned to avoid lengthy and unnecessary court action that could ensue as a result of this. We feel any action taken to prevent this is absolutely essential for the success of the program.

**Mr. Kristiansen:** If our objective is to reduce impairment from any cause among those who are involved in safety-sensitive positions, things like performance testing are probably a much more valuable tool than drug testing itself. If we get hung up on drug testing and the romance of that technological field, it may in fact work to detract from performance testing.

What kinds of performance testing or on-the-job interviews are common within at least the larger companies within your association at this point to try to prevent that?

## [Traduction]

parce que, à l'heure actuelle, les tests ne permettent pas de déceler toutes les drogues et qu'un test négatif ne signifie pas nécessairement qu'il n'y a pas de drogue au travail. La seule méthode de dépistage vraiment infallible, c'est l'évaluation de rendement. Comme nous l'indiquons dans l'annexe, cette méthode devient souvent moins efficace, tout comme d'autres indices de l'usage de drogue, lorsqu'on effectue des tests de dépistage.

Nos recommandations sont donc les suivantes: premièrement, il ne faut pas hâter indûment le processus législatif. Deuxièmement, il faut établir des normes sur les méthodes de dépistage. Troisièmement, il faut établir aussi des normes sur les programmes d'éducation et d'aide aux employés. Quatrièmement, le gouvernement doit accorder des fonds à une organisation centrale qui aurait pour tâche d'aider les petites entreprises et de leur offrir ce service. Cinquièmement, il faut prévoir des mécanismes pour assurer la protection des droits de la personne. Sixièmement, il faut organiser des ateliers et des colloques financés par le gouvernement. Septièmement, il faut mener des consultations suivies avec les employeurs et les organisations syndicales. Enfin, le Comité devrait étudier toutes les questions soulevées à l'annexe un de notre mémoire.

**M. Kristiansen:** Vous nous avez présenté un exposé extrêmement clair, et vos préoccupations semblent rejoindre beaucoup des nôtres, que nous soyons ou non d'accord en principe avec l'orientation de la stratégie.

Encore maintenant, ce qui m'inquiète le plus, c'est que cette stratégie a été élaborée en toute hâte, probablement à cause des mesures prises par les Américains et de leurs pressions pour que nous fassions de même. Vous avez dit qu'il fallait se pencher sur la question des droits de la personne pour assurer le succès de cette stratégie. Un certain nombre de témoins nous ont affirmé que, si nous nous lançons dans le dépistage aléatoire, en particulier pour certains types de tests très généraux, nous devrions avoir un mandat des tribunaux avant de procéder à ces tests. Est-ce à cela que vous pensez?

**M. Chafe:** Avant de nous lancer dans ce genre de programme, nous pensons qu'il est important d'éviter les contestations judiciaires longues et inutiles qui pourraient en résulter. Il est absolument essentiel de prendre des mesures à cette fin pour que le programme soit un succès.

**M. Kristiansen:** Si notre objectif consiste à réduire le nombre de personnes qui occupent des postes reliés à la sécurité et qui travaillent avec des facultés affaiblies, pour quelque raison que ce soit, les mécanismes comme l'évaluation du rendement sont probablement beaucoup plus utiles que des tests de dépistage sur l'usage des drogues. Si nous attachons trop d'importance à ces tests et que nous nous laissons emporter par leur intérêt du point de vue technologique, cela pourrait en fait nuire à l'évaluation du rendement.

J'aimerais savoir quel est le genre d'évaluation du rendement et d'entrevues au travail qui se font couramment, du moins dans les grandes entreprises membres de votre association, pour lutter contre ce problème?



[Text]

**Mr. Chafe:** Most of our companies have regular performance evaluations and a good number of them also have referral services. What we feel is that it is not drugs that are the real problem in the industry, it is the use of alcohol, if you want to separate the two out. That is very evident in the performance evaluation process as well as in other management processes that could be used. What we are afraid of is that the drug testing environment may inhibit this process, which may be a better vehicle to solve the problem.

**Mr. Kristiansen:** There has been a concern expressed, particularly in the railway industry, because they have a different work rule than the eight-hour period talked about in the strategy paper. While many of your people are not involved in transportation, you have many involved in maintenance, repair, and so on. What kind of period of call-in are they subject to? Is it two hours, four hours, to be called in to report for work?

• 1640

**Mr. Chafe:** It is possible to be on a short-notice call, but generally speaking we try to avoid it. The regulation requires that they cannot exercise the use of their licence if they have consumed alcohol or drugs eight hours prior to reporting to duty.

**Mr. Kristiansen:** Within the strategy paper, the results of a survey point out that hangovers actually seem to constitute a much greater hazard than use within a particularly confined period or use on the job. I do not know what your response would be to having this eight-hour alcohol-and-substance-free period. It suggests that you could tie one on 10 hours before work and have one hell of a hangover. You would not be judged as harshly as you would as if you had a glass of wine at dinner an hour before you went to work. We really wonder about that eight-hour...

**Mr. Chafe:** This is where the performance evaluation comes in, in our view. We think it is a better means of detecting and correcting that type of process. If that time period elapsed, you might not even be able to find a positive trace.

**Mr. Kristiansen:** I just want to thank you. It is one of the best ones of presenting the problems and the conflicts that I have seen so far.

**Mr. Nault:** I am really intrigued by this performance evaluation. Maybe you could explain to me what you mean by the performance evaluation in the context of a substitute for mandatory testing, for example. Could you elaborate a little bit more on that in relation to one of the industries so we could maybe put two together?

**Mr. Chafe:** It is our contention that through the performance evaluation process and the other items that are listed there on that particular part of the paper I referred you to, there are means of identifying a problem employee. Through the proper counselling process and through the proper interviewing process with that employee, you can pinpoint in most instances the cause of the problem.

[Translation]

**M. Chafe:** La plupart de nos membres procèdent régulièrement à une évaluation du rendement, et bon nombre d'entre eux ont également des services d'orientation. D'après nous, ce ne sont pas les drogues qui constituent le principal problème dans notre industrie, mais bien l'alcool, si l'on veut faire une distinction entre les deux. Les évaluations du rendement et les autres outils mis à la disposition des cadres le montrent clairement. Ce que nous craignons, c'est que l'application de tests de dépistage sur l'usage des drogues nuise à ces autres mécanismes, qui pourraient être bien plus utiles pour résoudre le problème.

**M. Kristiansen:** Certains témoins, et en particulier ceux des chemins de fer, se sont dits préoccupés par le fait qu'ils appliquent une règle différente de la règle des huit heures dont il est question dans l'énoncé de stratégie. Bien sûr, la plupart des gens que vous représentez ne s'occupent pas directement de transport, mais plutôt d'entretien, de réparations, et ainsi de suite. Combien d'heures de préavis leur donne-t-on quand on les appelle au travail? Ont-ils deux heures, quatre heures, avant de se présenter au travail?

**M. Chafe:** Il arrive que ce préavis soit assez court, mais nous essayons en général de l'éviter. D'après le règlement, il est interdit de se servir de son brevet si l'on a consommé de l'alcool ou des drogues huit heures avant de se présenter au travail.

**M. Kristiansen:** On peut lire dans l'énoncé de stratégie que, d'après les résultats d'un sondage, la «gueule de bois» semble en fait beaucoup plus dangereuse que l'usage d'une substance psychotrope au travail ou dans une période bien définie. Je ne sais pas ce que vous pensez de cette règle qui interdit de consommer de l'alcool ou des drogues pendant huit heures. Si vous prenez une cuite dix heures avant de commencer à travailler, vous aurez toute une gueule de bois. Mais vous ne serez pas jugé aussi sévèrement que si vous aviez pris un verre de vin au dîner, une heure avant de vous rendre au travail. Nous nous posons vraiment des questions sur cette règle de huit heures...

**M. Chafe:** C'est là qu'il est important d'effectuer une évaluation du rendement, d'après nous. Nous pensons que c'est un meilleur moyen de détecter et de corriger ce type de problème. Après toutes ces heures, un test ne permettrait même pas de trouver des traces positives de la substance ingérée.

**M. Kristiansen:** Je voudrais simplement vous remercier. Votre exposé sur les problèmes et les contradictions dans cette affaire est un des meilleurs que j'ai vus jusqu'ici.

**M. Nault:** Vos commentaires sur l'évaluation du rendement m'intéressent beaucoup. J'aimerais que vous nous expliquiez comment cette évaluation pourrait par exemple remplacer les tests obligatoires. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet, en ce qui concerne une des industries que vous représentez, pour que nous puissions faire la part des choses?

**M. Chafe:** Nous sommes convaincus que les évaluations du rendement et les autres mécanismes énumérés dans l'annexe à notre mémoire permettent vraiment de savoir si des employés ont un problème. Grâce à des services d'orientation appropriés et à une entrevue bien menée avec l'employé, on peut découvrir dans la plupart des cas la cause du problème.

[Texte]

However, it is our fear that if you get into a testing environment, it may well be that line managers may feel they no longer need to evaluate the employee in areas of this nature. This could lead to a false sense of security in thinking we have a substance-free environment. Experience has shown according to our research that where you bring those kinds of testing programs, there tends to be a general degradation of the performance evaluation and employee interview process relative to malperformance.

**Mr. Nault:** The reality seems to be from your statement that one of the problems with the performance evaluation in certain parts of our industry as it relates to transport is the hours they work and the lack of supervision. I get the impression that one of the reasons we do not do large performance evaluations—and I take the railway, which I know the best—is that we do not have any supervisors in a sense that we work weird hours. We go to work at four in the morning. There is no supervisor. You go there, you start your work, you get on your train, if that is where you work, and away you go. Therefore the performance evaluation... that is what I was wondering.

Let us talk about the nuts and bolts for a minute. If you are going to do a mandatory drug test on somebody who is going to work, you simply have to call them in somewhere. If you are going to work on the railway at 2 a.m.—and I asked this question the other day to the men from CN, the employer—you will have to call that group of individuals two or three hours early to take them down to the hospital to do their urine sample and blood test or whatever they are going to do with them.

If you are going to do that, why do we not just have performance evaluation by bringing them in 15 minutes early and take a look at these guys or women we are going to work with? Is this similar to what you are talking about as far as the performance evaluation, besides the formal performance evaluation I know of? This is another way of taking a good look at the individual in an environment where there is very little supervision.

**Mr. Chafe:** I can speak only for the industry with which I am familiar, and I am more familiar with the air mode than I am with the ground mode or the sea mode. In our opinion, in our industry anyway, generally there is a supervisor available to evaluate these kinds of things on the job. In those areas where there is no supervision on the job and the type of thing you describe, there probably are a number of solutions, which I am not qualified to suggest. Something along the line you proposed might be a viable way to handle that problem by having the person report  $x$  minutes before a job and have someone available to assess that particular employee.

• 1645

**Mr. Nault:** Take a pilot on an airplane, for example. Pilots do not receive much supervision; they report for duty and away they go. We passengers board the plane, which takes off at a specific time. Is it not possible for those pilots

[Traduction]

Cependant, si l'on se met à effectuer des tests de dépistage, nous craignons que les gestionnaires hiérarchiques ne se sentent plus tenus d'évaluer le comportement des employés dans ce domaine. Cela pourrait créer une fausse impression de sécurité puisqu'on pourrait alors croire qu'aucun employé ne consomme d'alcool ou de drogues. L'expérience a montré, d'après nos recherches, que l'avènement de ces programmes de dépistage entraîne une dégradation générale de l'évaluation du rendement et des entrevues avec les employés en cas de rendement insatisfaisant.

**M. Nault:** D'après ce que vous dites, il semble que l'évaluation du rendement soit particulièrement difficile dans certains secteurs de notre industrie puisque les employés travaillent souvent à des heures irrégulières et sont très peu surveillés. J'ai l'impression que, si les évaluations du rendement ne sont pas généralisées, du moins dans le secteur des chemins de fer, que je connais le mieux, c'est parce qu'il n'y a pas de superviseur sur place puisque les employés travaillent à toutes sortes d'heures. Ils doivent par exemple se présenter au travail à 4 heures du matin. Il n'y a pas de superviseur. L'employé arrive, se met au travail, monte dans le train, si c'est là qu'il travaille, et s'en va. Donc, on peut se demander s'il est possible d'évaluer le rendement de ces employés.

Parlons un peu des modalités des tests et des évaluations, si vous le voulez bien. Si vous devez soumettre un employé à un test obligatoire pour le dépistage des drogues, vous devrez certainement l'appeler à un moment ou à un autre. Si cet employé doit se présenter au travail à 2 heures du matin—et j'ai déjà posé la question aux employeurs du CN—vous devrez lui demander de se présenter deux ou trois heures auparavant pour qu'il aille donner un échantillon d'urine et de sang à l'hôpital, ou quoi que ce soit d'autre.

Par conséquent, pourquoi ne pas simplement effectuer une évaluation du rendement en leur demandant de se présenter au travail 15 minutes à l'avance et en les examinant? Est-ce que c'est de ce genre de mesure que vous voulez parler, quand vous proposez une évaluation du rendement, parallèlement aux évaluations officielles que je connais? C'est une autre façon de bien examiner un employé dans un environnement où il n'y a pas beaucoup de supervision.

**M. Chafe:** Je ne peux me prononcer que sur le secteur que je connais, c'est-à-dire le secteur du transport aérien, par opposition aux transports terrestre ou maritime. D'après nous, du moins dans notre secteur, il y a généralement un superviseur sur place pour évaluer ce genre de chose quand les employés se présentent au travail. Dans les domaines où il n'y a pas de supervision et où la situation que vous venez de décrire se produit, il existe probablement diverses solutions, mais je n'ai pas compétence pour les suggérer. Il serait peut-être possible de résoudre ce problème en demandant aux employés de se présenter quelques minutes à l'avance pour que quelqu'un évalue dans quel état ils sont.

**M. Nault:** Prenons par exemple un pilote d'avion. Les pilotes ne sont pas très surveillés; ils arrivent au travail et s'envolent. Nous, les passagers, nous montons à bord de l'avion, qui décolle au moment prévu. Est-ce qu'il ne serait



[Text]

to be met by a supervisor half an hour before duty time and be evaluated in that sense without having to go through mandatory drug testing, which does not tell us a lot about their performance?

**Mr. Chafe:** It is possible, because in the case of the pilots they report one hour prior to departure, in our particular industry, at any rate, and they go through a number of people before boarding that aircraft—plus, in our case, two people who are always on the aircraft. A matter of pure communication is also involved and safety is of prominence, our industry being safety-driven.

I am sure that if a co-pilot's first officer was not properly able to fly that aircraft that fact would be reported simply as a matter of safety.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** Mr. Chafe, thank you very much for your presentation to the committee.

**Mr. Chafe:** Thank you very much, gentlemen.

**The Acting Chairman (Mr. Chadwick):** I appreciate the co-operation of the committee today, with the time restraints. You did very well.

The meeting is adjourned.

[Translation]

pas possible de demander à ces pilotes de rencontrer un superviseur une demi-heure avant le décollage pour qu'il subisse une évaluation de ce genre, sans avoir à se soumettre au test de dépistage obligatoire qui ne dit pas grand-chose sur leur rendement?

**M. Chafe:** Ce serait possible parce que les pilotes se présentent une heure avant le départ, du moins dans notre secteur, et qu'il doivent rencontrer un certain nombre de personnes avant d'embarquer, en plus des deux personnes qui se trouvent toujours à bord de l'avion, dans notre cas. Il y a aussi une question de communication pure et simple, et la sécurité est essentielle puisque c'est une des principales préoccupations de notre secteur.

Je suis sûr que, si le pilote n'est pas apte à piloter un avion, son copilote le signalera, simplement par mesure de sécurité.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Monsieur Chafe, je vous remercie beaucoup de votre comparution devant le Comité.

**M. Chafe:** Merci beaucoup, messieurs.

**Le président suppléant (M. Chadwick):** Je voudrais aussi remercier les membres du Comité, qui se sont montrés très coopératifs étant donné le peu de temps dont nous disposons aujourd'hui. Vous avez été très efficaces.

La séance est levée.













**Afternoon Sitting:**

*From the Canadian Civil Liberties Association:*

Alan Borovoy, General Counsel.

*From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:*

Valéri Bourgeois, General Vice-President;

Louis Erlichman, Canadian Research Director.

*From the Canadian Business Aircraft Association:*

Ron Chafe, Executive Director.

**Séance de l'après-midi**

*De l'Association canadienne des libertés civiles:*

Alan Borovoy, avocat-conseil.

*De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:*

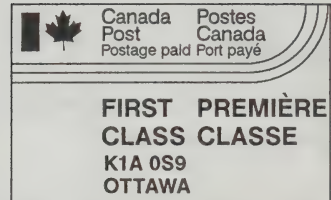
Valéri Bourgeois, vice-président général;

Louis Erlichman, directeur de la recherche pour le Canada.

*De la Canadian Business Aircraft Association:*

Ron Chafe, directeur exécutif.





If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES

### Morning Sitting

*From the Canadian Labour Congress:*

Nancy Riche, Executive Vice-President;  
Linda Wilcott, Research and Program Developer.

*From the Air Transport Association of Canada (ATAC):*

Gordon Sinclair, President and C.E.O.

*From the Canadian Owners and Pilots Association (COPA):*

Bill Peppler, Managing Director.

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Maury R. Sjoquist, National Executive President.

*From the Canadian Marine Pilots Association:*

Michel Pouliot, President.

## TÉMOINS

### Séance du matin

*Du Congrès du travail du Canada:*

Nancy Riche, vice-présidente exécutive;  
Linda Wilcott, recherchiste et élaboratrice de programmes.

*De l'Association du transport aérien du Canada (ATAC):*

Gordon Sinclair, président et chef de la direction.

*De la Canadian Owners and Pilots Association (COPA):*

Bill Peppler, directeur général.

*De la Guilde de la marine marchande du Canada:*

Maury R. Sjoquist, président national exécutif.

*De l'Association des pilotes maritimes du Canada:*

Michel Pouliot, président.

054550043







FEB 27 1991



